REGIONE AUTONOMA FRIULI-VENEZIA GIULIA

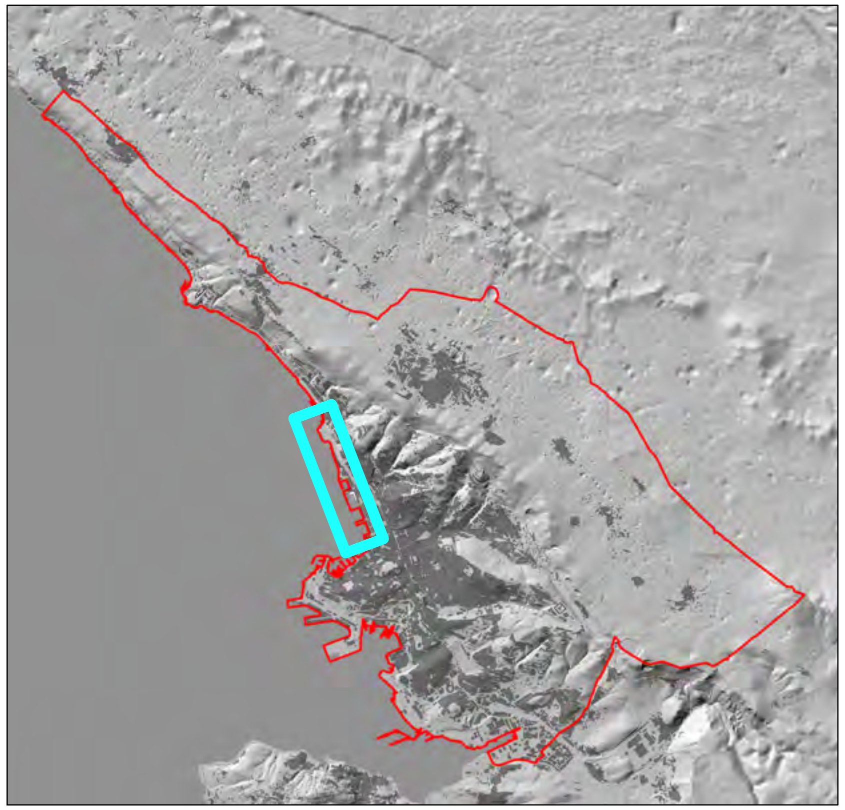
COMUNE DI TRIESTE

Dipartimento Territorio, Economia, Ambiente e Mobilità

Servizio Pianificazione Territoriale e
Valorizzazione Porto Vecchio

VARIANTE N° 6 AL P. R. G. C.

ACCORDO DI PROGRAMMA PORTO VECCHIO



Dirigente Dipartimento e Progettista
dott. ing. Giulio Bernetti

Estensori
dott. Roberto Prodan
dott.pian. Paolo De Clara
geom. Paolo Cernivani
per.ind. Luca Kerstich
m.o Mauro Pennone
per.ind. Andrea Zacchigna

Relazione Piano Struttura

Vigente - Proposta

Maggio 2020 - agg. Dicembre 2020

PS1

TriesTe

VIGENTE

Indice

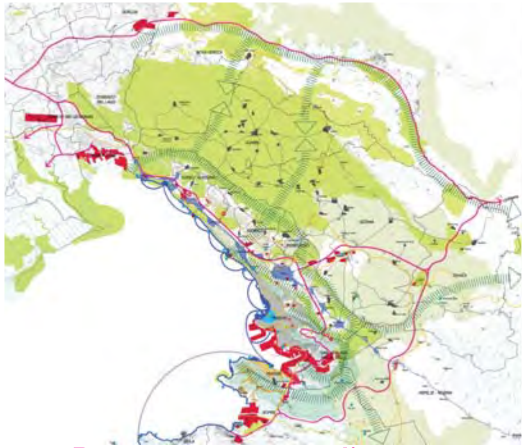
"Trieste città internazionale d'arte e cultura, accoglienza e *leasure*, dove la ricerca e i saperi esperti connotano le attività produttive; dove la fruizione dell'ambito di eccezionalità ambientale del Carso si coniuga alla tutela attiva del mosaico paesaggistico agricolo; dove l'alta qualità dei servizi ridisegna una rete di luoghi pubblici, irrorati da sistemi di mobilità sostenibile e da spazi destinati allo sviluppo di imprese sociali; dove il ruolo di polarità logistica entro le direttrici Adriatico-Baltica e Mediterranea è rafforzato dalla collaborazione con gli altri porti e interporti della piattaforma regionale e transnazionale; dove, infine, l'uso di nuove tecnologie edilizie per la sostenibilità e il risparmio energetico diventano occasione per riqualificare gli spazi dell'abitare".

Il presente documento ha lo scopo di facilitare la lettura e la gestione del Piano struttura del Comune di Trieste, esplicitandone e sintetizzandone i contenuti, con particolare riguardo al rapporto tra obiettivi e strategie.

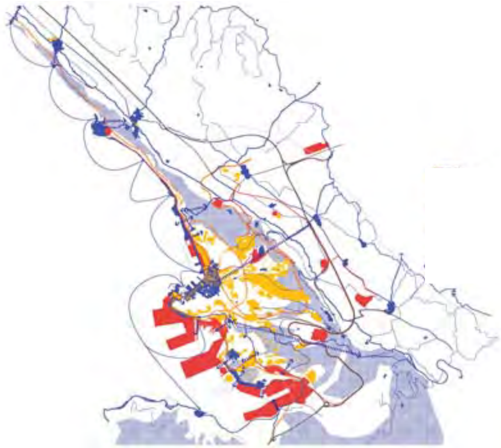
Nella frase a lato è condensata la visione complessiva per la Trieste di domani, proiettata su un arco temporale di 15/20 anni.

Tale visione prefigura un progetto di insieme improntato ai principi della qualità urbana, della qualità del territorio e della sostenibilità dello sviluppo.
Si tratta di un'immagine che è al tempo stesso interpretativa e progettuale e che vorrebbe essere quella con cui, tra vent'anni, verrà descritta la città.

Questa immagine risponde al primo obiettivo delle Direttive emanate dal Consiglio comunale per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale di Trieste.

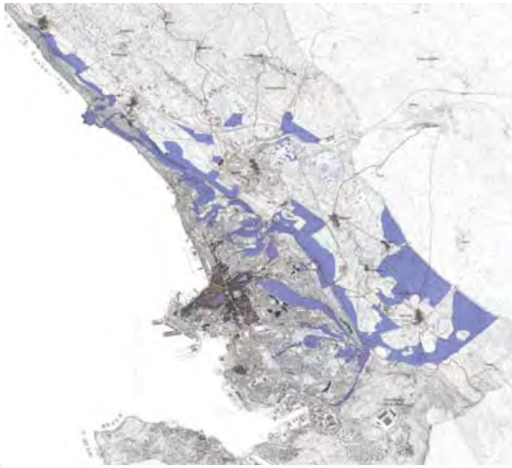


Piano struttura d'area vasta

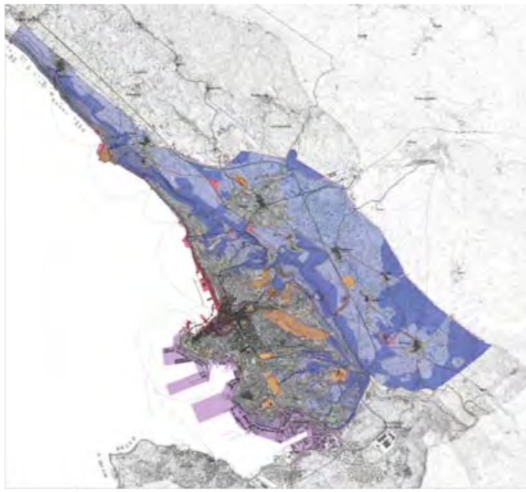


Visioni di città

Piano struttura



Carta dei valori



Sistemi e sottosistemi

Il Piano struttura del Comune di Trieste è stato redatto a partire da un quadro più ampio, il Piano struttura d'area vasta.
Il Piano struttura d'area vasta non ha valore prescrittivo, ma rappresenta un primo passo verso la condivisione delle scelte di sviluppo alla scala intercomunale.
In coerenza con tale quadro, il Piano struttura di livello comunale è costituito da:

1) Visioni di città: definizione, attraverso testi e disegni, di quattro assi strategici generali con un forte carattere propositivo e progettuale. Ciascuna visione ha una ricaduta normativa che non si limita a un unico sistema o a una zona specifica del nuovo PRGC.
A seconda dei temi e degli obiettivi che esse perseguono, le visioni influiscono sui contenuti di sistemi e zone differenti, orientando l'individuazione delle strategie, delle azioni e dei luoghi di progetto proposti dal nuovo Piano.

2) Carta dei valori: individuazione e selezione di aree ed edifici di interesse storico, architettonico, paesaggistico, identitario, connotanti il territorio di Trieste. La Carta dei valori è uno strumento di analisi e interpretazione, aperto a integrazioni future, che ha contribuito alla definizione della struttura del Piano e alla sua articolazione in sistemi e sottosistemi.

3) Sistemi e sottosistemi: rappresentazione della struttura del territorio e dei principali contenuti progettuali del nuovo Piano.
Sistemi e sottosistemi definiscono le prestazioni e i ruoli di spazi ed edifici, individuano gli elementi strutturanti il territorio e il suo sviluppo futuro, hanno un valore prescrittivo che viene ulteriormente specificato nel Piano operativo comunale.

2. Visioni di città

Il Piano struttura è definito a partire da quattro grandi insiemi di strategie orientate a disegnare il futuro della città. Tali strategie rinviano sia alle disposizioni del PRGC, sia a diverse politiche che, in coerenza con le Direttive del nuovo Piano, potranno essere avviate anche in un arco temporale più ravvicinato:

1. La città policentrica

2. La città della conoscenza, della produzione e della logistica

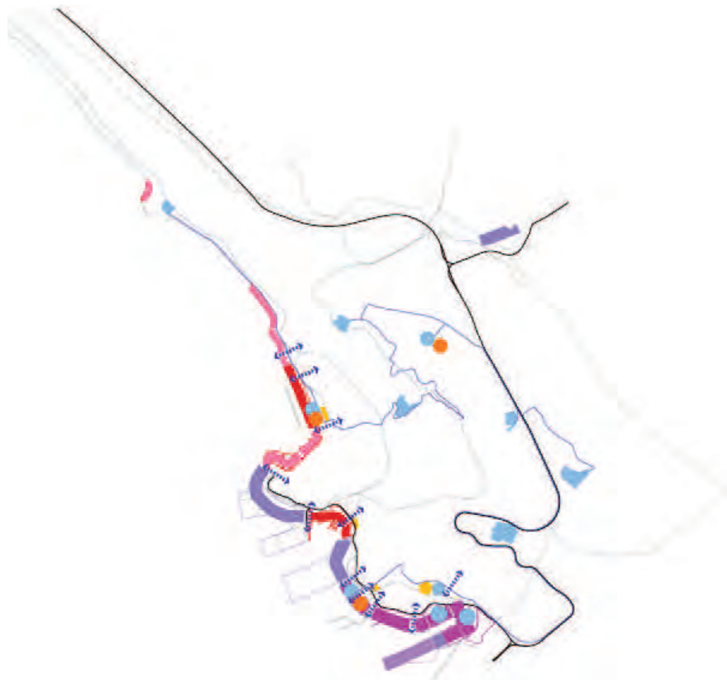
3. La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

4. La città sostenibile



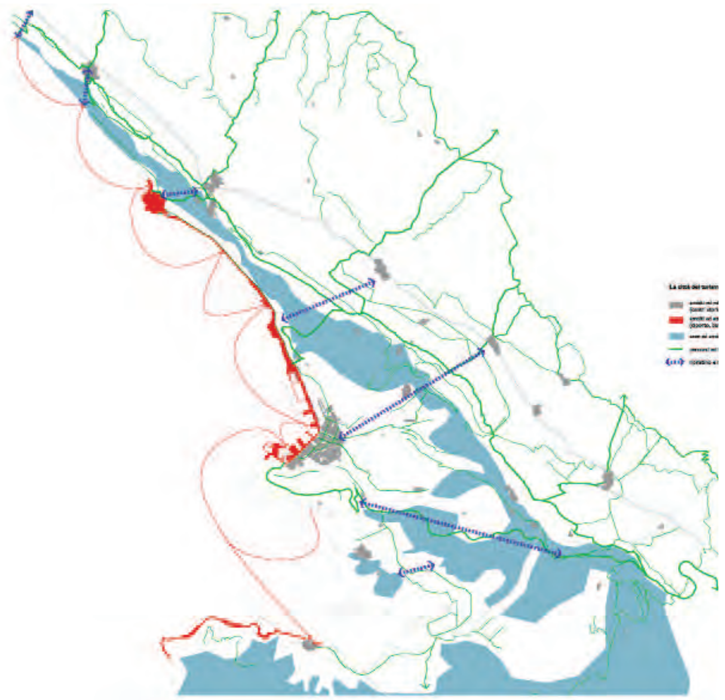
1. La città policentrica

Ribadisce, rafforza, chiarisce l'attuale funzionamento di Trieste per rioni, borghi e quartieri, per centralità urbane e polarità territoriali.
Elementi costituitivi della città policentrica sono i centri di quartiere, le centralità urbane, le grandi attrezzature della città capoluogo.
Rafforzare la città dei centri e dei servizi risponde all'intento di migliorane la fruibilità e l'attrattività, rendendo i luoghi urbani più vivibili sia per gli abitanti, sia per i fruitori della città capoluogo.



2. La città della conoscenza, della produzione e della logistica

Comprende aree e parti urbane variamente localizzate nel territorio, dedicate alla ricerca, alla produzione e alla logistica.
Integrarle all'interno di un unico asse strategico equivale a individuare una visione di primaria importanza per il disegno di scenari innovativi di trasformazione. Per realizzare questa visione è necessario intensificare le relazioni fisiche e culturali tra settori ugualmente rilevanti, ai quali strettamente si legano specificità e potenzialità di sviluppo del territorio triestino.



3. La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

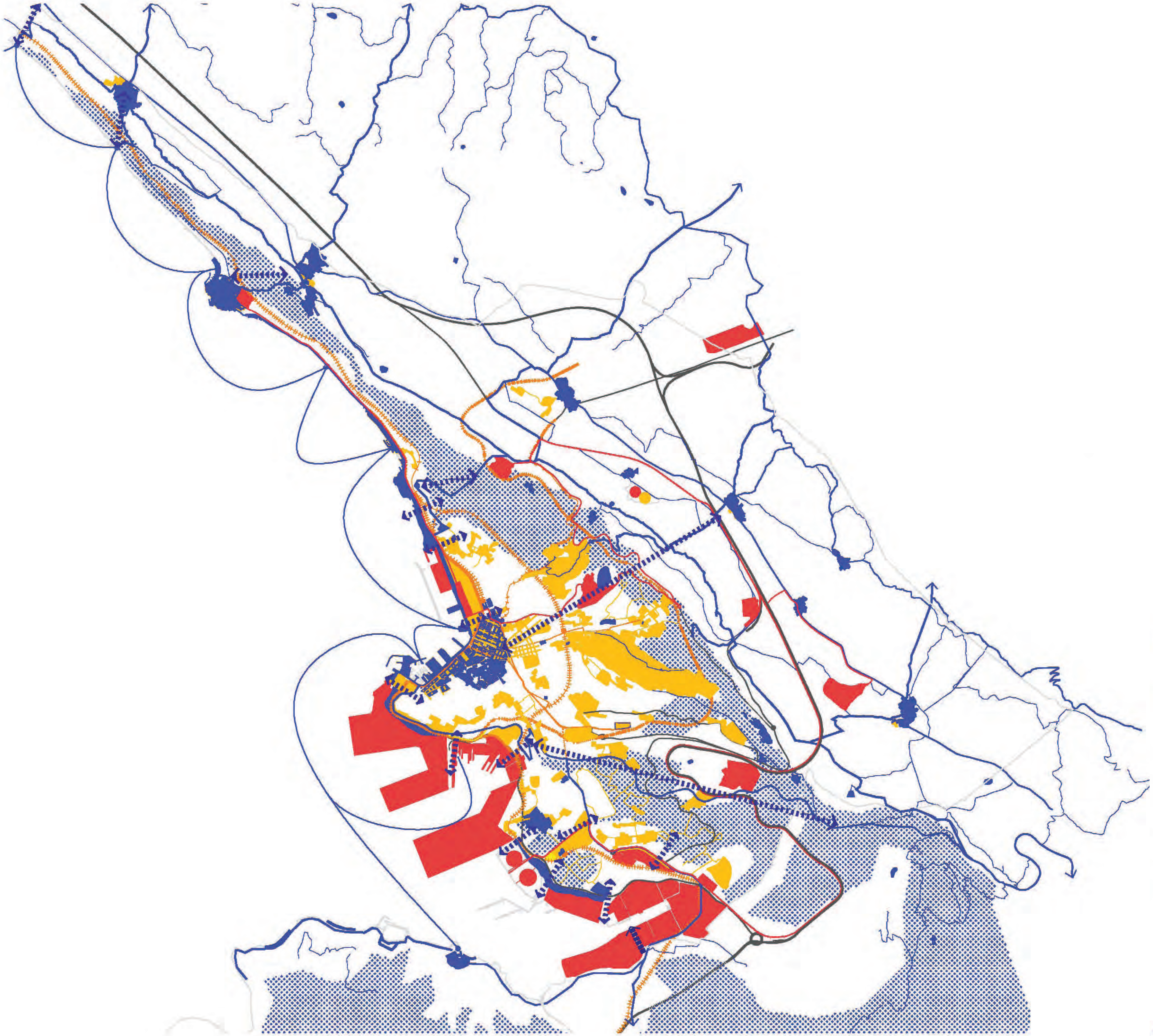
Individua e mette a sistema gli ambiti in cui si giocano le strategie per lo sviluppo di un turismo che si fondi sulla valorizzazione integrata del sistema naturalistico del Carso e delle attività legate al mare. Le strategie messe in campo sono rivolte al miglioramento delle connessioni ambientali e fisiche tra diversi elementi di interesse e risorse. L'obiettivo è assicurare un funzionamento più corretto del territorio, improntato alla crescita dell'attrattività nel rispetto dell'ambiente.
Elementi costitutivi della città del turismo e del tempo libero sono il sistema ambientale e le attività ricettive a esso compatibili, le produzioni agricole di pregio connesse al turismo agro-alimentare, il sistema culturale.



4. La città sostenibile

Non definisce un ambito a sé, ma si estende a tutta la città e al territorio di Trieste.
Le strategie individuate si articolano in norme di Piano e buone pratiche per la riconversione ecologica, orientate in particolare a:
1. realizzare un sistema di mobilità sostenibile;
2. salvaguardare il sistema idraulico della città e del territorio;
3. supportare lo sviluppo dell'agricoltura "multifunzionale";
4. avviare una nuova politica energetica.

La tavola a fianco rappresenta l'insieme delle visioni strategiche generali.
Vi sono raffigurate tre delle quattro città nominate.
La quarta, la città sostenibile, non trova invece rappresentazione. È infatti costituita da azioni e progetti non esclusivamente di tipo fisico, di frequente connotati da una grana minuta e puntuale, e comunque potenzialmente estendibili a tutto il territorio.



2.1 La città policentrica
scale diverse

Ciò che questo asse strategico persegue è il miglioramento del funzionamento della città, a tre diverse scale: della città capoluogo; urbana; della residenza. Per ciascuna scala vengono individuate le azioni da avviare e i luoghi sui quali intervenire.

Schema delle attrezzature territoriali. Si può leggere il "pettine" delle strade di penetrazione esistenti (in rosso) e la linea della metropolitana individuata dal progetto "Adria A" e ripresa dal Piano (in viola)



1. Scala della città capoluogo

La città capoluogo deve il proprio ruolo di riferimento per un ambito territoriale più ampio alla presenza di grandi attrattori territoriali.
Un fattore importante per il futuro di Trieste è rappresentato dalla capacità di mantenere e rafforzare tale ruolo, migliorando il funzionamento della città e la sua accessibilità. Le strategie riferite a questa scala risultano quindi connesse sia al sistema dei servizi, sia a quello della mobilità.

Consentono il funzionamento della città capoluogo il "pettine" costituito dal sistema di strade che dall'asse autostradale e dalla Grande Viabilità penetrano nel centro urbano, i parcheggi di interscambio e di attestamento, il sistema del trasporto pubblico e su ferro.

Schema delle centralità a scala urbana, del possibile nuovo sistema di trasporto pubblico su ferro, del "pi-greco" dei percorsi ciclo-pedonali individuato nel nuovo Piano Generale del Traffico Urbano ed esteso agli ambiti periferici della città (lungo le rive, nei fondovalle, fino a via Flavia, Rozzol, San Giovanni.

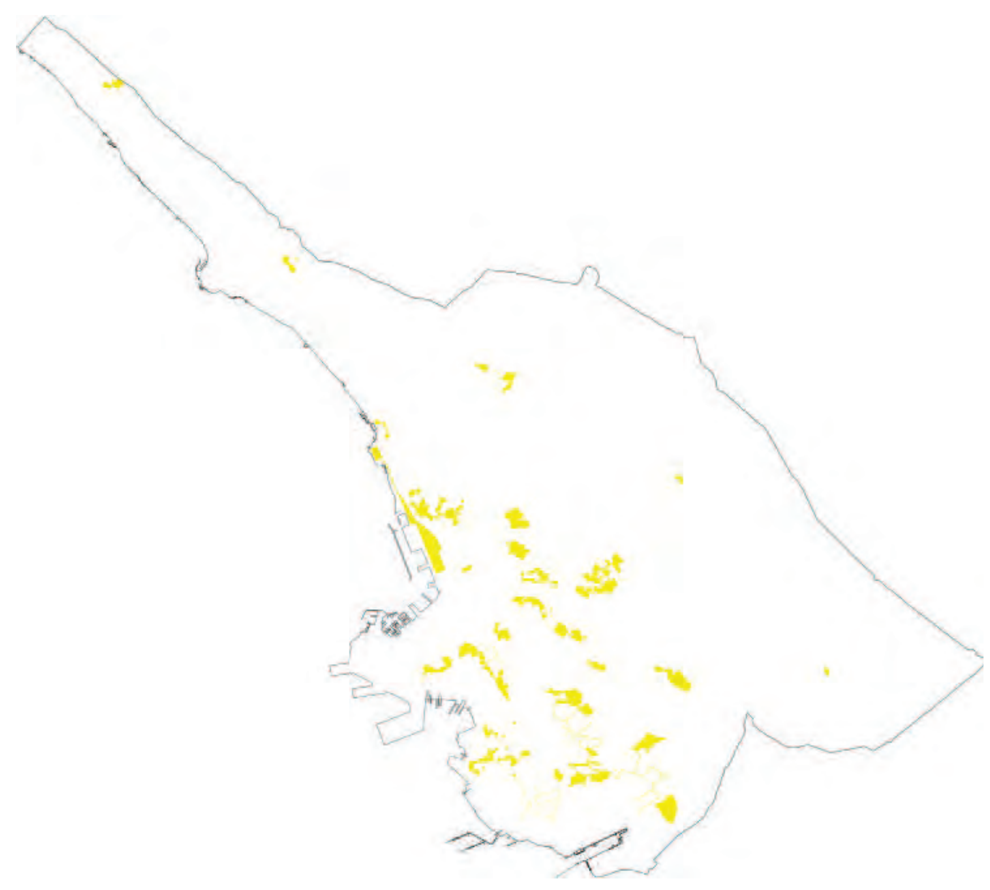


2. Scala urbana

Alla scala di tutta la città le attrezzature di interesse urbano (uffici pubblici e privati, attrezzature sportive, grandi parchi, luoghi della cultura) già disegnano un vero e proprio sistema di centralità, utilizzato non solo da residenti ma anche da turisti e visitatori.

Le strategie di Piano devono tendere al miglioramento dell'accessibilità a servizio di residenti, pendolari e turisti, implementando le diverse forme di mobilità sostenibile e proseguendo sulla strada tracciata dal Piano Generale del Traffico Urbano approvato nel 2013.

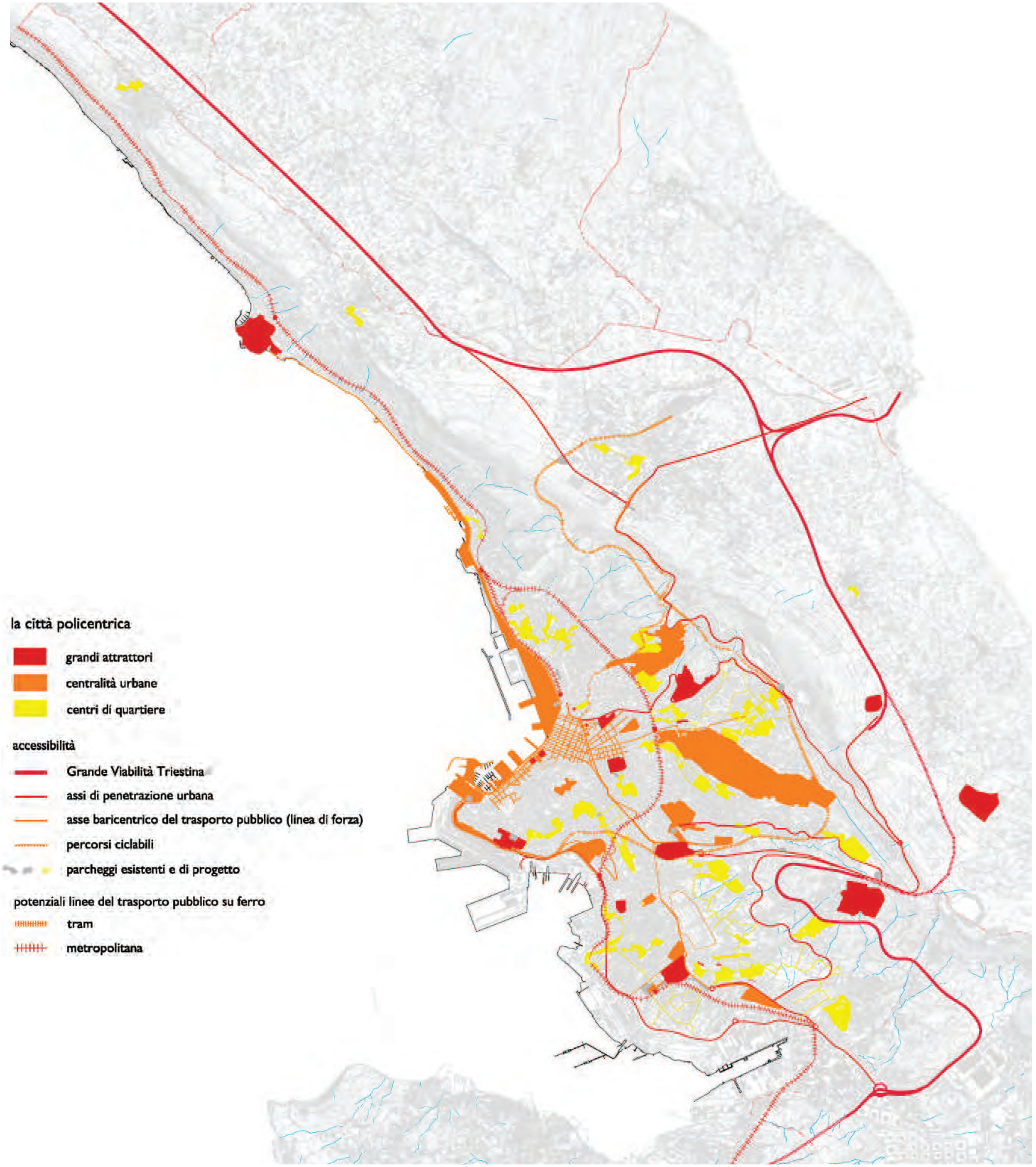
Schema dei luoghi centrali di quartiere



3. Scala della residenza

I diversi tessuti e oggetti edilizi che compongono la città generalmente si accorpano attorno a quartieri autonomi, borghi e rioni, al cui interno si possono riconoscere luoghi centrali che lavorano secondo relazioni di più forte prossimità alla residenza. Tali luoghi centrali presentano diversi livelli di definizione, articolazione funzionale, riconoscibilità fisica, accessibilità.

Le strategie per la piccola scala consistono nel connettere, implementare e consolidare le centralità di prossimità alla residenza, completando le dotazioni nelle aree non ancora adeguatamente servite.



2.1 La città policentrica
luoghi del welfare

Trieste è una città dove il *welfare* pubblico ha una tradizione ormai antica. Il welfare offerto copre i settori dell'istruzione pubblica, dell'intrattenimento culturale, della promozione/protezione sociale e santitaria (dagli ospedali ai servizi territorializzati), del tempo libero, con particolare riguardo alle attrezzature balneari e a una ricca dotazione di aree verdi (in prevalenza boschi) sul Carso ma anche in città.

Dalle verifiche fatte e dalle carte che rappresentano la distribuzione delle attrezzature, Trieste emerge come una città ricca di servizi. Altrettanto chiara appare però una condizione di dispersione, a volte di separazione, tra usi, funzioni e spazi che dovrebbero stare vicini. Più che l'aumento quantitativo dello standard di servizi pubblici, i temi principali di progetto riguardano quindi la messa a sistema e la riqualificazione degli spazi esistenti, la costituzione e il riconoscimento di veri e propri centri per quartieri, borghi e rioni.

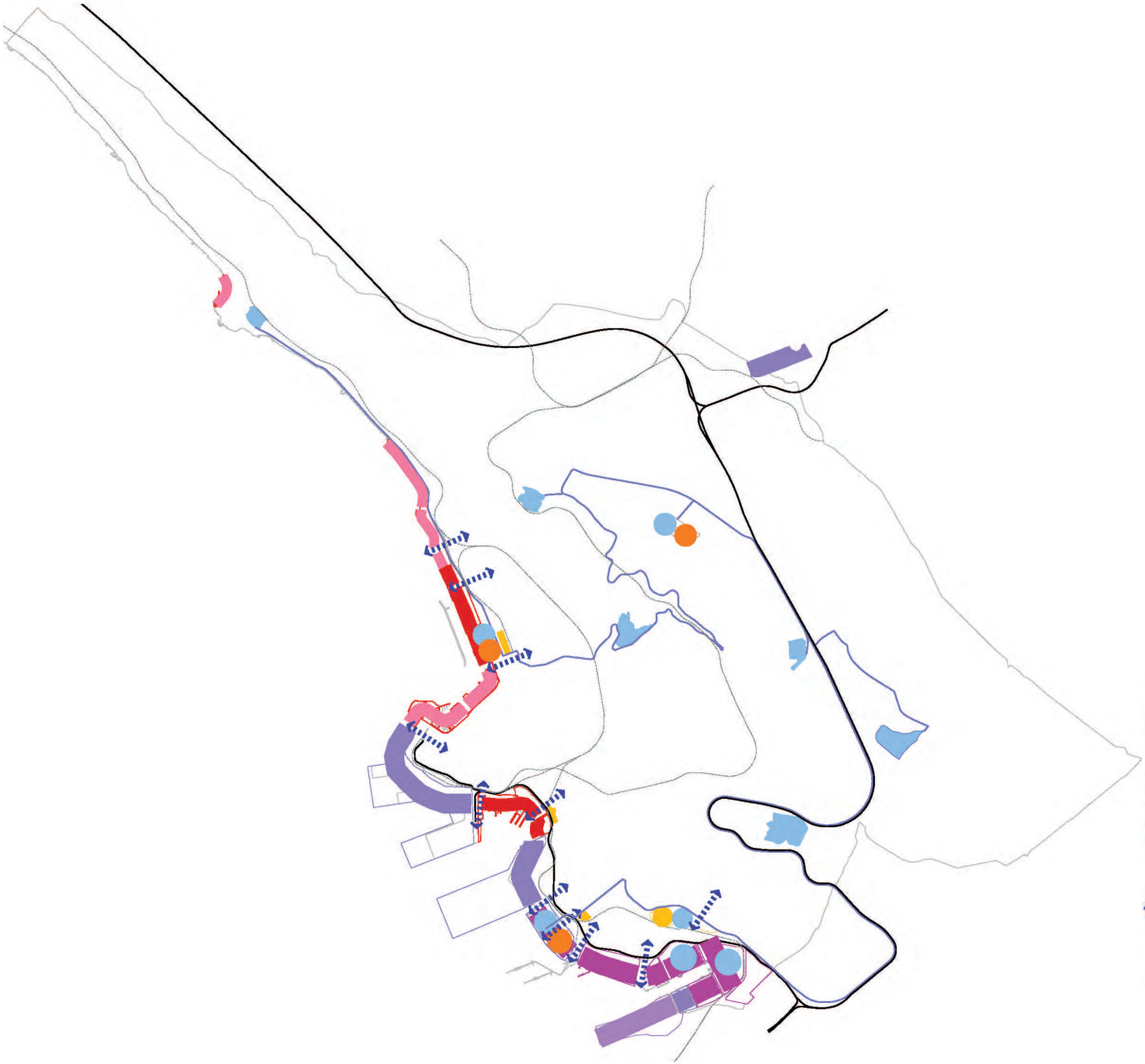
Nel lungo processo di strutturazione e ristrutturazione delle centralità urbane, molti luoghi sembrano essersi costruiti secondo logiche a sé, in modo autonomo dagli altri e dal contesto urbano più ampio, in tempi più o meno rapidi, a seguito di pratiche sociali che tendevano a mettere insieme abitudini consolidate e "tradizionali" con pratiche innovative sorte in risposta a nuove esigenze. I luoghi della socialità, del commercio, del tempo libero sono quelli in cui questi processi meglio si rappresentano. Il risultato è un insieme di "luoghi centrali" non sempre efficiente, di frequente riconoscibile con difficoltà quale elemento qualificante lo spazio urbano alla scala urbana e/o di quartiere.

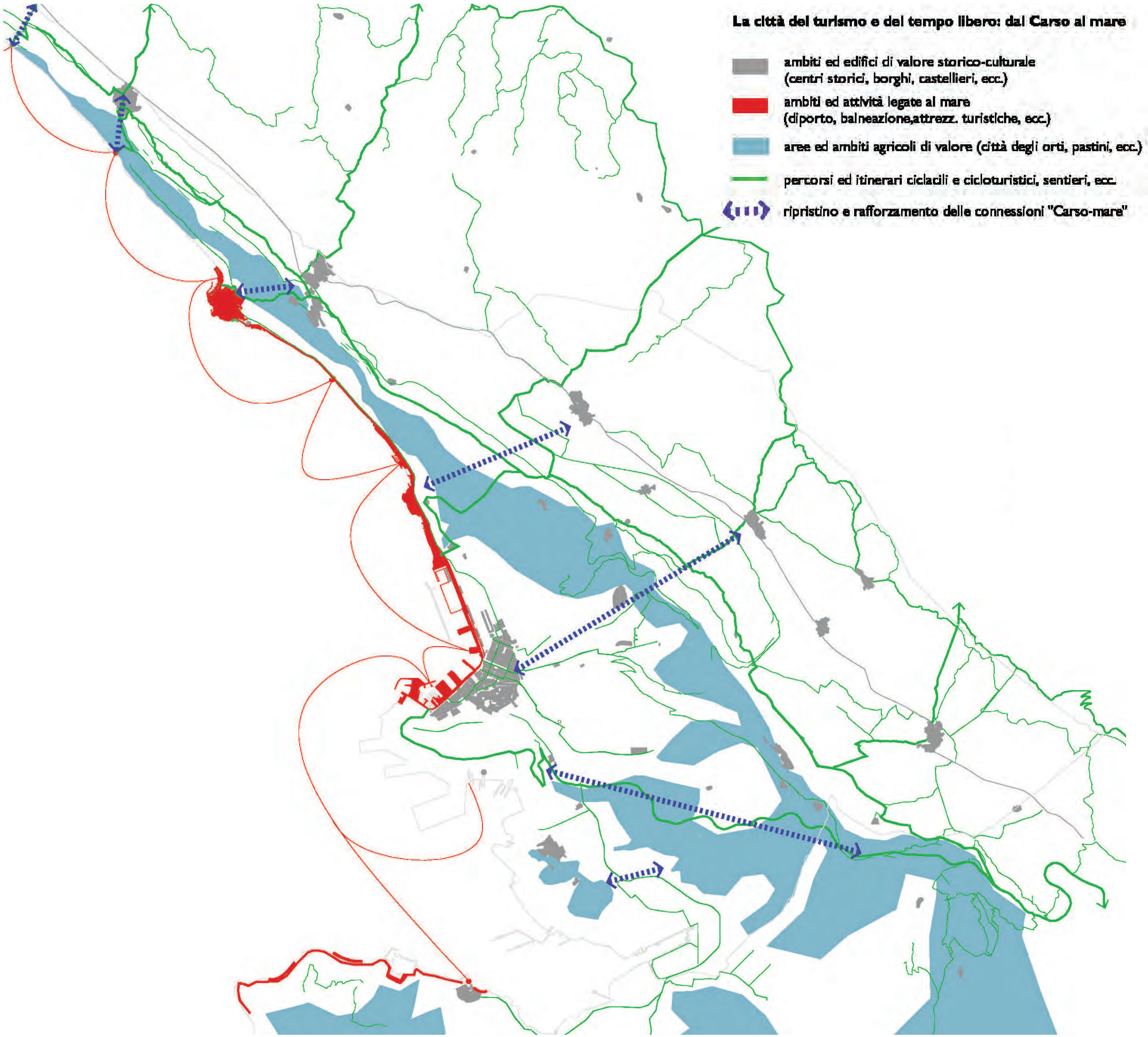
Il nuovo Piano intende cogliere l'opportunità (e la richiesta più volte avanzata, nella fase di ascolto, da molti soggetti) di costruire un progetto di lungo periodo, che ri-articoli l'intero sistema delle attrezzature, dei servizi, degli spazi pubblici e di uso collettivo. Questo anche al fine di offrire una prospettiva ai diversi attori coinvolti, fondata sulla possibilità di sviluppare nuove attività legate all'imprenditoria sociale, ai settori del commercio, dello spettacolo e della cultura, dello sport e del tempo libero.

2.2 La città della conoscenza, della produzione e della logistica
nuove economie

Le strategie generali messe a punto per incentivare nuovi percorsi di sviluppo economico vertono sulla promozione di importanti settori già presenti sul territorio. Tali strategie si affidano a due mosse di natura spaziale e funzionale.
La prima consiste nell'apertura delle aree e delle funzioni portuali, nonché delle loro future espansioni, verso attività diversificate, compatibili sia con quelle marittime sia con usi urbani. La seconda mossa, peraltro strettamente legata alla prima, verte sull'integrazione anche funzionale tra le diverse attività produttive e di ricerca (dall'ideazione del prodotto, alla sua realizzazione, fino alla vendita).

Nello specifico, le strategie previste riguardano:
1. il riconoscimento e l'implementazione della *"tecnology innovation road"* (strada della conoscenza), promuovendo le connessioni tra attività e ambiti esistenti e la realizzazione di nuovi spazi per il trasferimento tecnologico;
2) la promozione delle attività legate al mare: traghetti, marine, approdi, riqualificazone di aree degradate (con particolare riguardo a Porto Vecchio);
3) in riferimento alla logistica, la conferma delle previsioni di espansione contenute nel Piano Regolatore del Porto approvato dal Comitato portuale nel 2009;
4) la riqualificazione delle aree produttive di EZIT;
5) la riqualificazione di via Flavia, quale ambito complesso di connessione tra gli insediamenti produttivi e la città.





2.3 La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

Questo asse strategico è orientato a rinvenire nuove relazioni e sinergie tra le diverse unità paesaggistiche presenti nel territorio. Con l'espressione "tra il Carso e il mare" si vuole indicare la ricerca di una più forte integrazione tra l'altipiano carsico, le aree marine e costiere, la città in tutte le sue articolazioni morfologiche, unitamente all'insieme di tradizioni e saperi di cui tali contesti sono depositari.
Nell'ambito di questa visione, la principale operazione svolta dal nuovo Piano consiste nell'individuazione di un sistema di relazioni che, anche dal punto di vista spaziale, interconnetta i differenti paesaggi del Carso, del mare e della città. Parte di tali relazioni si affida al ripristino dei vecchi sentieri, che consentivano ai pescatori di vivere tra le due situazioni orografiche dell'altipiano e della costa, utilizzando l'altura del Carso come luogo di vedetta per osservare l'arrivo del pesce e i sentieri che discendono dall'alto per raggiungere i luoghi della pesca.

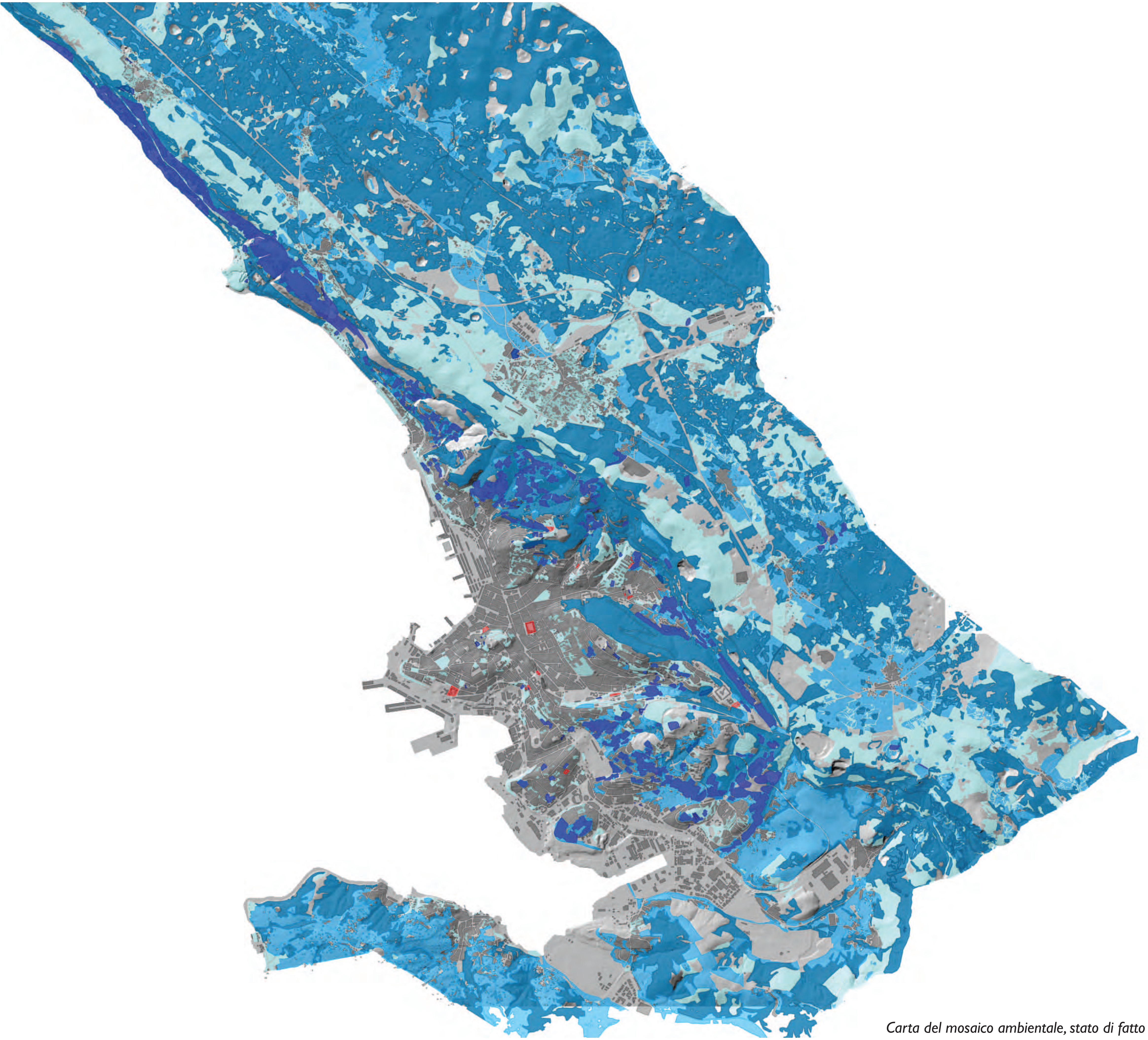
Tra gli obiettivi che orientano questo asse strategico vi è lo sviluppo della fruizione – ludica e per il tempo libero – del territorio, tramite la promozione di un tipo di turismo sostenibile e di alta qualità, affidata alla valorizzazione delle importanti specificità e potenzialità paesaggistiche e produttive presenti.

Le strategie vengono perseguite a partire da un importante atto fondativo, vale a dire dal ridisegno di una sorta di "mappa del turismo", preposta a individuare capisaldi e reti, elementi di connessione dei diversi paesaggi, possibilità di attraversamento in continuità delle parti del territorio. Si tratta, in sostanza, dell'individuazione di porte, approdi, valichi e sentieri.
In particolare:
- sul fronte mare, i capisaldi sono costituiti dagli approdi a grande e piccola scala, dove l'intento è rafforzare i collegamenti via acqua lungo la costa e implementare/completare i progetti di riqualificazione del fronte mare, (costiera, Barcola, Porto Vecchio, Rive e Campo Marzio, Porto Nuovo e area Ezit);
- tra mare e Carso, l'attenzione si concentra sul recupero dei sentieri e della rete cicloturistica in ambito urbano (lavorando sulla continuità con itinerari a lunga percorrenza come la Parenzana);
- sul Carso, l'obiettivo è implementare la rete cicloturistica e l'agricoltura "multifunzionale" (aree di produzione dei pregio, attività agrituristiche);
- sulla fascia collinare, l'intento è sviluppare la produzione agricola di pregio sulle strutture a pastini.

2.4 La città sostenibile
un progetto esteso a tutto il territorio

All'interno del nuovo Piano Regolatore l'obiettivo di rendere Trieste una città sostenibile è prioritario.
Le strategie relative a questo obiettivo sono contenute in molte misure e azioni; consistono in progetti, norme, incentivi.
L'asse strategico della città sostenibile si estende a coprire l'intero territorio del Comune di Trieste, dialogando con misure e strategie analoghe già avviate e in programma alla scala dell'area vasta.
In particolare, gli obiettivi per la rigenerazione sostenibile ed ecologica di Trieste si traducono nei seguenti ambiti operativi:
1. strategie per la mobilità sostenibile (abbattimento degli agenti inquinanti, attraverso lo sviluppo del trasporto pubblico su ferro e il completamento della rete di itinerari ciclo-pedonali urbani ed extraurbani);
2. strategie per l'acqua (inserimento del principio di invarianza idraulica, improntato al ricorso a sistemi di drenaggio, raccolta e riciclo delle acque meteoriche; riduzione dell'impermeabilizzazione dei suoli);
3) strategie per incentivare l'agricoltura "multifunzionale" (produttiva, turistica, volta alla tutela del suolo e dell'ecomosaico paesaggistico);
4) strategie per l'energia (efficientamento energetico, tetti verdi, energie rinnovabili).

In particolare, le strategie per la politica energetica del Comune di Trieste si fondano sulla redazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e sulla previsione, contenuta nel nuovo Piano Regolatore, di incentivi per la riqualificazione energetica di singoli edifici e di intere parti di città (cfr. Norme Tecniche di attuazione e Schede progetto).



Carta del mosaico ambientale, stato di fatto

Realizzazione di un sistema della mobilità sostenibile: percorsi ciclo-pedonali



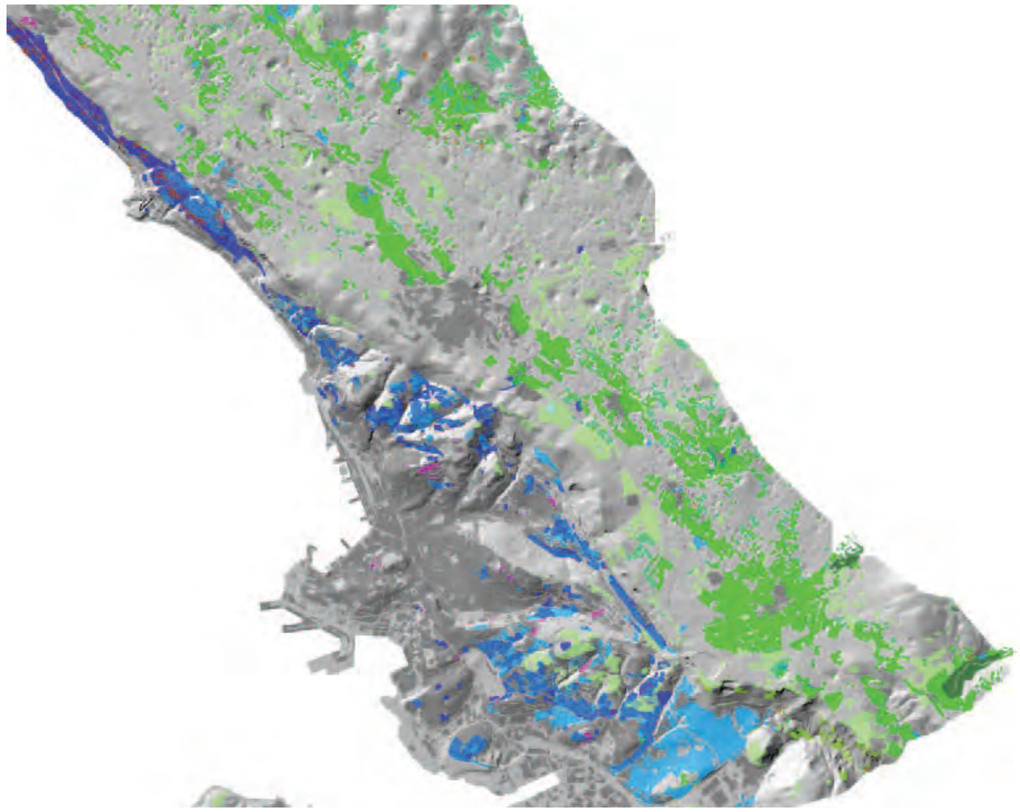
Le strategie messe a punto per la ***mobilità sostenibile*** vertono principalmente su azioni volte ad abbattere l'emissione di agenti inquinanti.
Tale obiettivo è già stato posto al centro del Piano Generale del Traffico Urbano (approvato nel 2013), cui il nuovo Piano Regolatore fa riferimento per quanto riguarda la predisposizione di strategie e scelte del sistema della mobilità.
In più, il Piano Regolatore affida alle politiche di sviluppo del trasporto pubblico, in particolare del trasporto pubblico su rotaia, un ruolo importante e prioritario, attraverso:
1. il ripristino delle linee ferroviarie dismesse urbane. Il riferimento è alla linea metropolitana già compresa nel progetto Adria A e all'adattamento della linea ferroviara da Campo Marzio a Opicina;
2. la realizzazione di nuove piste ciclabili e il completamento di quelle esistenti.

Salvaguardia del sistema idraulico della città: rete idrografica

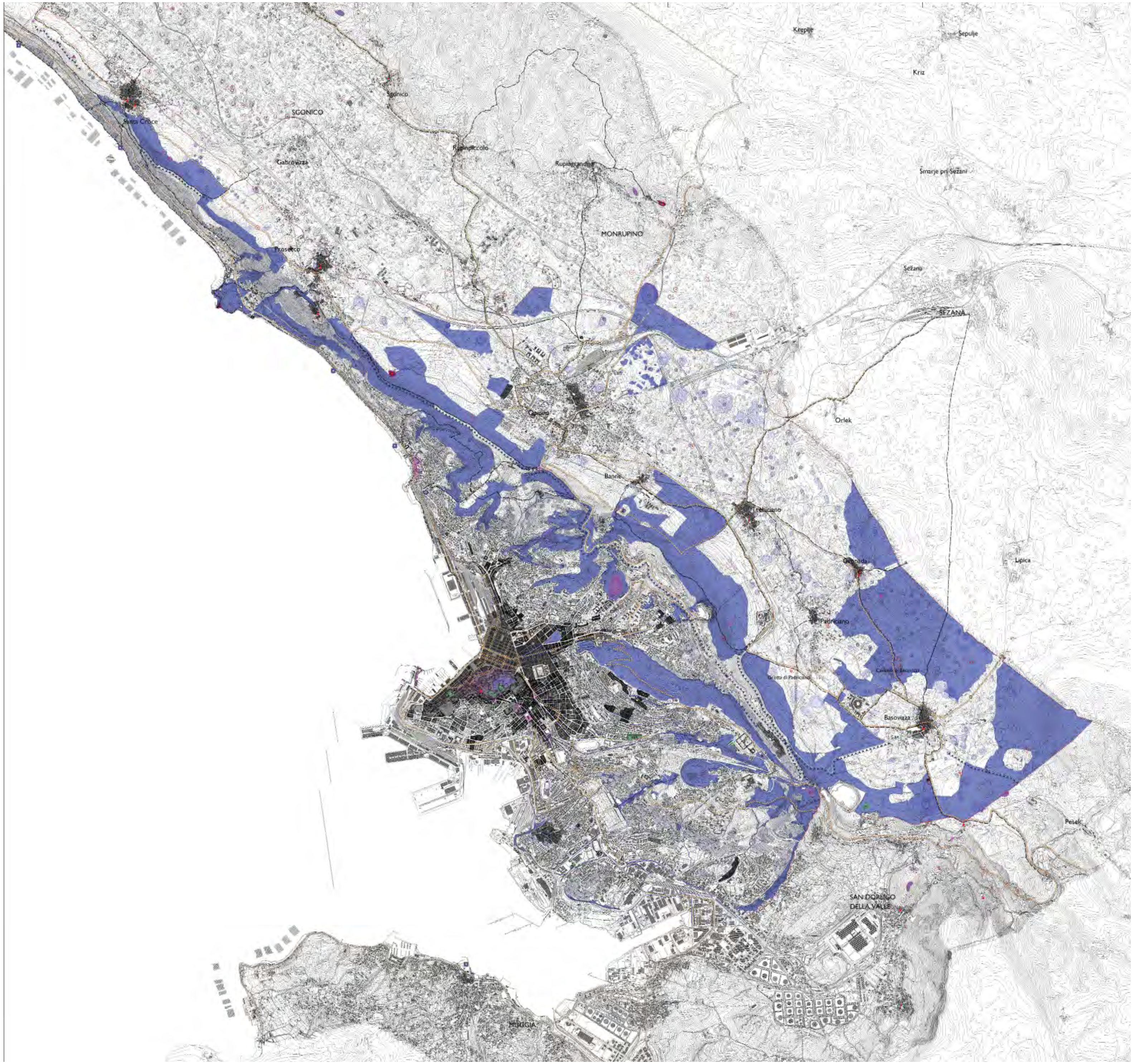


Le strategie attinenti alla salvaguardia del ***sistema idraulico*** della città e del territorio si articolano su diversi fronti.
In primo luogo, l'attenzione si concentra sulle condizioni e sul buon funzionamento dei corsi d'acqua di superficie.
A tal fine, lo Studio geologico si è concentrato sulla valutazione dello stato degli impluvi. Da tale valutazione sono derivati input e informazioni di rilievo per le disposizioni normative di Piano, volte a tutelarne la funzionalità idraulica e ambientale.
Ulteriori indicazioni – sempre fornite in sede di Studio geologico – hanno riguardato la consistenza delle doline in territorio comunale e la loro indefinibilità.
In tutte le aree della trasformazione e della ristrutturazione urbanistica, il Piano fornisce infine indicazioni di dettaglio per assicurare i principi di invarianza idraulica.

Incentivazione dell'agricoltura "multifunzionale": ambiti agricoli e prativi (in base alla classificazione del Manuale degli habitat FVG)



Le strategie per l'***agricoltura "multifunzionale"*** riguardano lo sviluppo di un tipo di agricoltura integrata che, accanto al settore primario tradizionale, dia spazio anche a forme di produzione (in prevalenza orticola) e consumo a km zero, orientate a soddisfare il fabbisogno delle comunità locali. Se concentrata entro la prima fascia periferica urbana, tale tipologia di attività agricola può assumere l'importante funzione di filtro tra i boschi e l'abitato. In tal modo, nelle aree ai margini degli insediamenti, l'uso agricolo del territorio diviene un dispositivo efficace per ostacolare la propagazione degli incendi che, sempre più numerosi, flagellano i boschi del Carso anche per le elevate temperature estive dovute al cambiamento climatico. Altro elemento importante, connesso allo sviluppo dell'agricoltura "multifunzionale", attiene alla promozione nell'area carsica di attività silvo-pastorali. Si tratta di attività che potrebbero assicurare la manutenzione del territorio, oltre che il ripristino di un assetto e di un'immagine che, fino agli anni Cinquanta del secolo scorso, si caratterizzavano per la prevalente copertura del suolo a landa carsica.
Perseguire questo tipo di agricoltura equivale quindi a delineare alcuni importanti obiettivi per il territorio come: contribuire al soddisfacimento del fabbisogno alimentare; promuovere nuovi posti di lavoro legati al settore agricolo e ricettivo; incentivare produzioni di eccellenza eno-gastronomica; garantire la salvaguardia e la manutenzione del territorio e dei suoi valori; promuovere un tipo di turismo legato alla valorizzazione del paesaggio.



3. Carta dei valori

(rif. Tav. PS3, Carta dei Valori, scala 1:20.000)

Elementi strutturali

Elementi naturali

- Presidi ambientali e corridoi ecologici
- Corridoi ecologici (filari e impluvi)
- Pastini e pendii rimodellati a terrazzi
- Doline con raggio >50m
- Doline con raggio <50m
- Grotte
- Geositi
- Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi

Elementi antropici

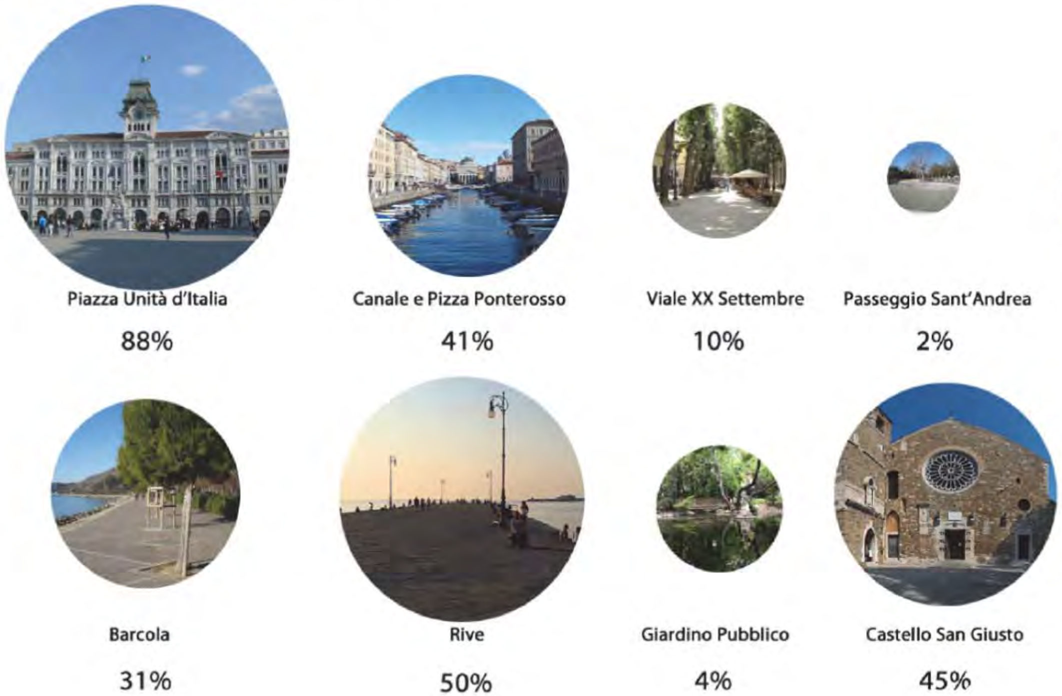
- Vedette e belvederi
- Visuali di pregio
- Itinerari ciclo-pedonali
- Percorsi di interesse
- Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici
- Aree a rischio archeologico
- Ville e palazzi di pregio storico-architettonico
- Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale

Elementi ricognitivi

- 1 Monumenti e luoghi della Prima Guerra Mondiale
- 2 Monumenti e luoghi della Seconda Guerra Mondiale
- T Teatri
- c Castellieri
- C Castelli
- O Osservatori
- M Musei
- Chiese
- Porticcioli
- Faro

Confine comunale

Luoghi identiari periurbani
(Fonte: Questionario Fase di Ascolto 2012)



Percentuali sul totale delle segnalazioni pervenute

Carta dei valori

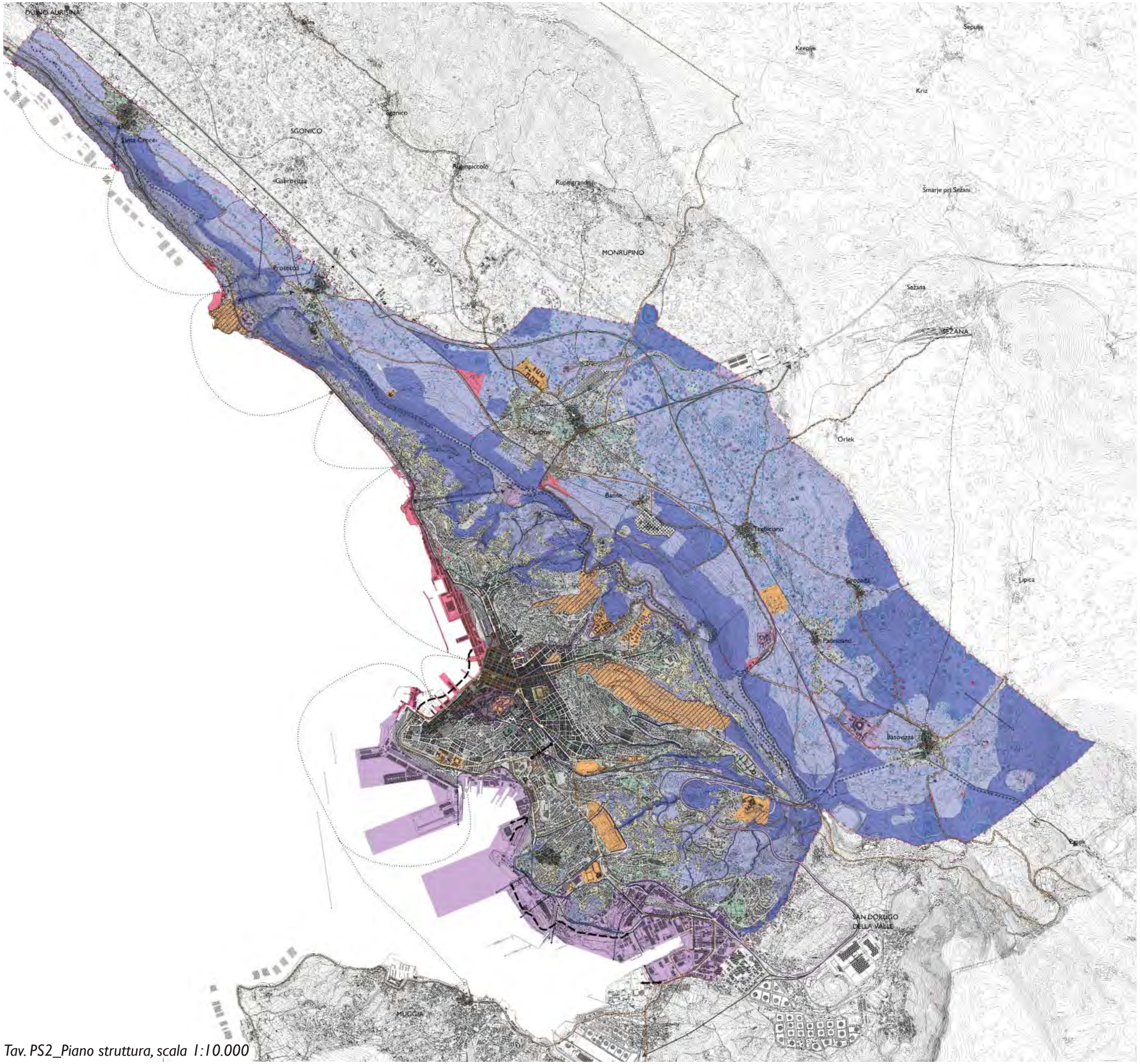
(rif. Tav. PS3 Carta dei Valori scala 1:20.000)

La Carta dei valori ricostruisce e rappresenta il quadro degli elementi, dei luoghi e degli edifici che costituiscono le eccellenze del territorio, l'ossatura su cui si fondano i caratteri contraddistintivi e indentitari della città e dei suoi paesaggi.
Si tratta quindi di componenti che appartengono al patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio: elementi naturali e artificiali, areali e puntuali di grande qualità, già vincolati e non.

La Carta dei valori fa parte del Piano struttura e fissa, con particolare riferimento al paesaggio, gli elementi stabili e il sistema delle invarianti, come previsto nella Relazione di flessibilità.

4. Sistemi, ambiti e flessibilità strutturale

Nel Piano struttura sono individuati i sistemi di progetto a lungo termine. Essi contengono anche aree che nel Piano operativo appartengono ad altri sistemi. Nel momento in cui vengono meno le condizioni per la permanenza delle funzioni esistenti, le zone previste nel Piano operativo possono essere modificate in coerenza con il sistema di progetto del Piano struttura a condizione che si rimanga entro i limiti del 10% di incremento della superficie di zona e a condizione che rimanga soddisfatta la verifica degli Standard urbanistici (flessibilità strutturale, cfr. Relazione di flessibilità). A ogni sistema corrisponde una tabella di obiettivi e strategie riportata alla fine di questo documento.



Tav. PS2_Piano struttura, scala 1:10.000



4.1 Sistema ambientale e del paesaggio

Il Sistema è costituito da due ambiti principali che attengono a strategie e obiettivi differenti:

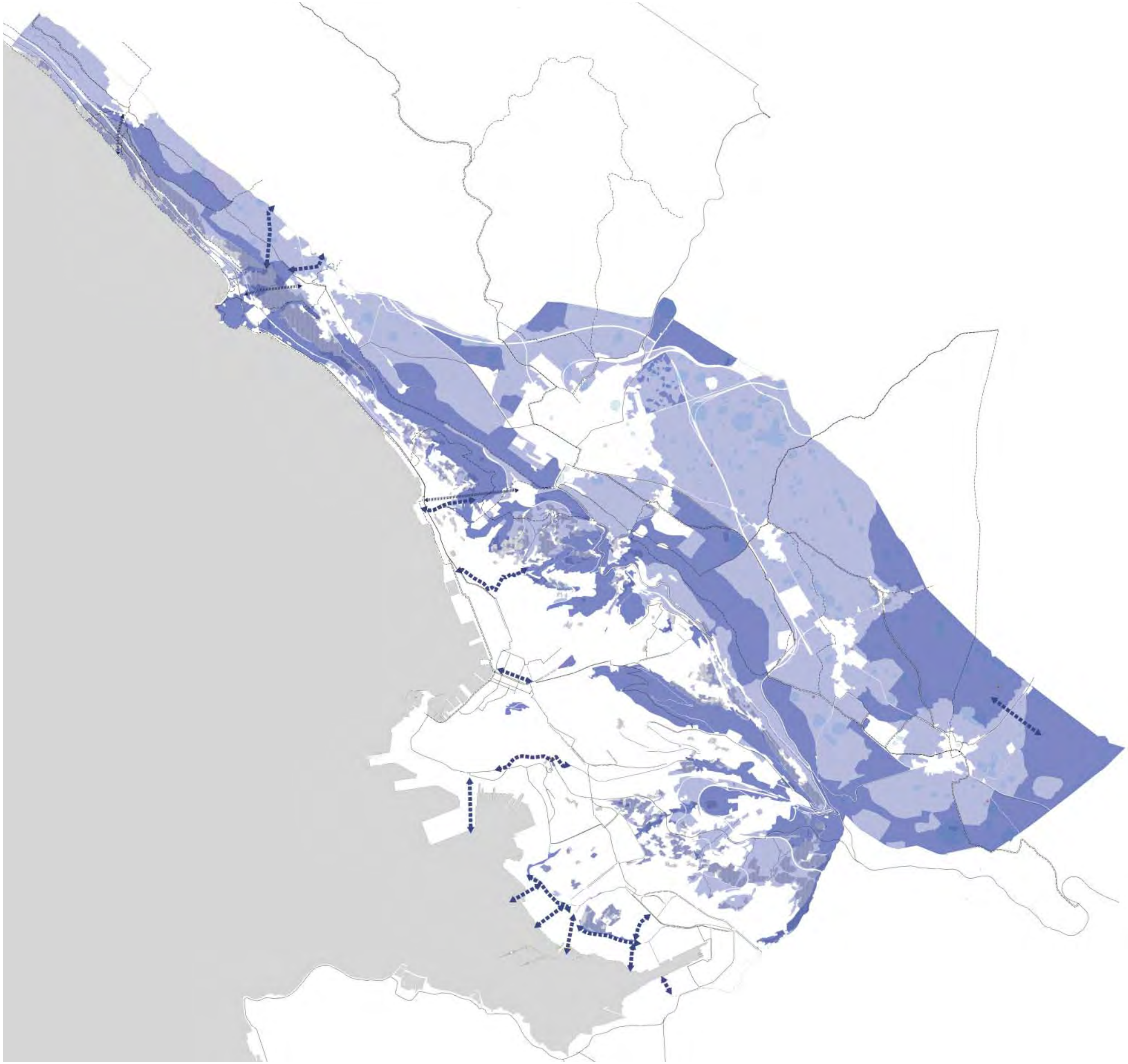
- Presidi ambientali e corridoi ecologici;
- Aree del Mosaico ambientale.

I due diversi ambiti, da un lato, costituiscono il telaio della rete ecologica esistente e di progetto, dall'altro, individuano le aree alle quali il Piano assegna una vocazione agricola "multifunzionale".

Viene inoltre individuato il ruolo strutturale dei collegamenti tra i grandi sistemi di paesaggio (Altipiano, Ciglione, Rive), da consolidare.

Ulteriori elementi di interesse paesaggistico, puntuali o lineari (quali pastini, doline, vedette, grotte, percorsi, ecc.) sono individuati nella Carta dei valori.

Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.





4.2 Sistema insediativo

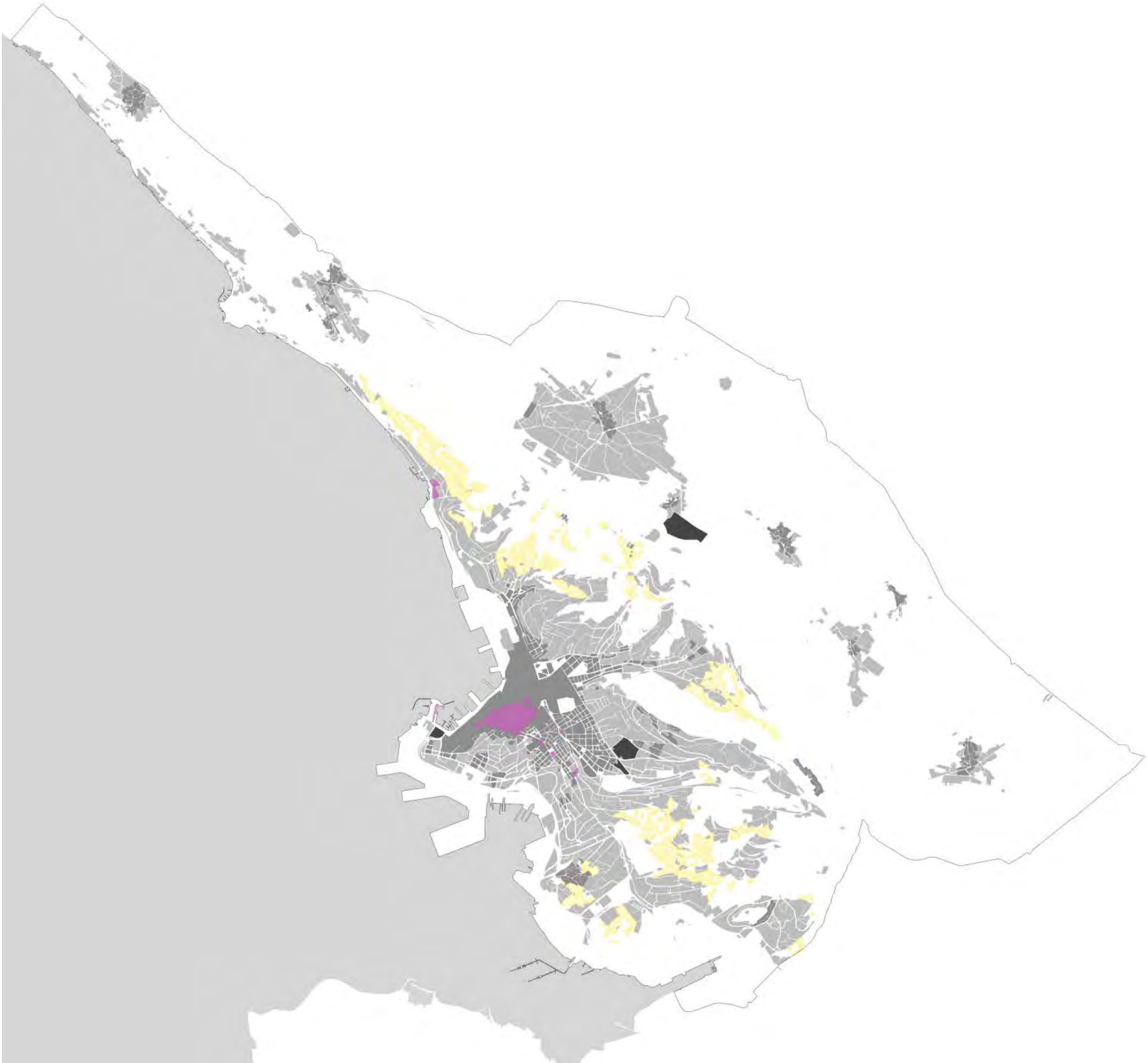
Il Sistema insediativo è costituito da due ambiti strutturali principali:
- Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici;
- Aree della riqualificazione e trasformazione.

In risposta all'obiettivo di salvaguardare e migliorare i caratteri paesaggistici e ambientali dello spazio urbano e degli edifici, nonchè di conservare i principi insediativi rappresentativi della cultura dei luoghi, viene assegnato un ruolo strutturale anche all'ambito della Città degli orti.
Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.

Aree della grande trasformazione

Il Piano individua le seguenti 3 aree della grande trasformazione:
1. Campo Marzio;
2. Ex Caserma di Banne;
3. Ambito di via Rossetti e via Cumano.

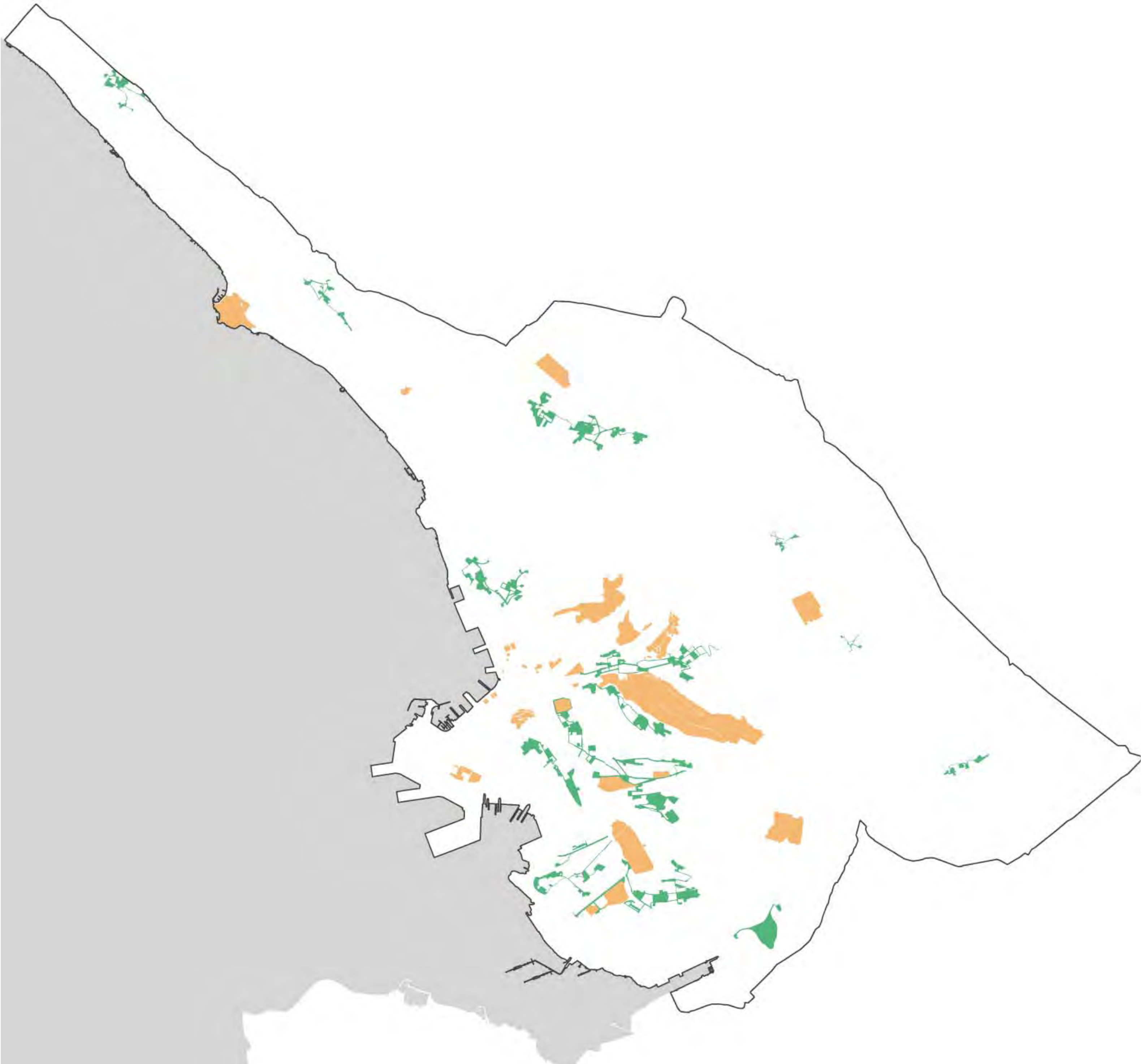
Per ciascuna area il Piano definisce obiettivi e strategie in relazione al ruolo che i singoli luoghi vengono ad assumere nel progetto complessivo per lo sviluppo della città e del territorio.
Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.



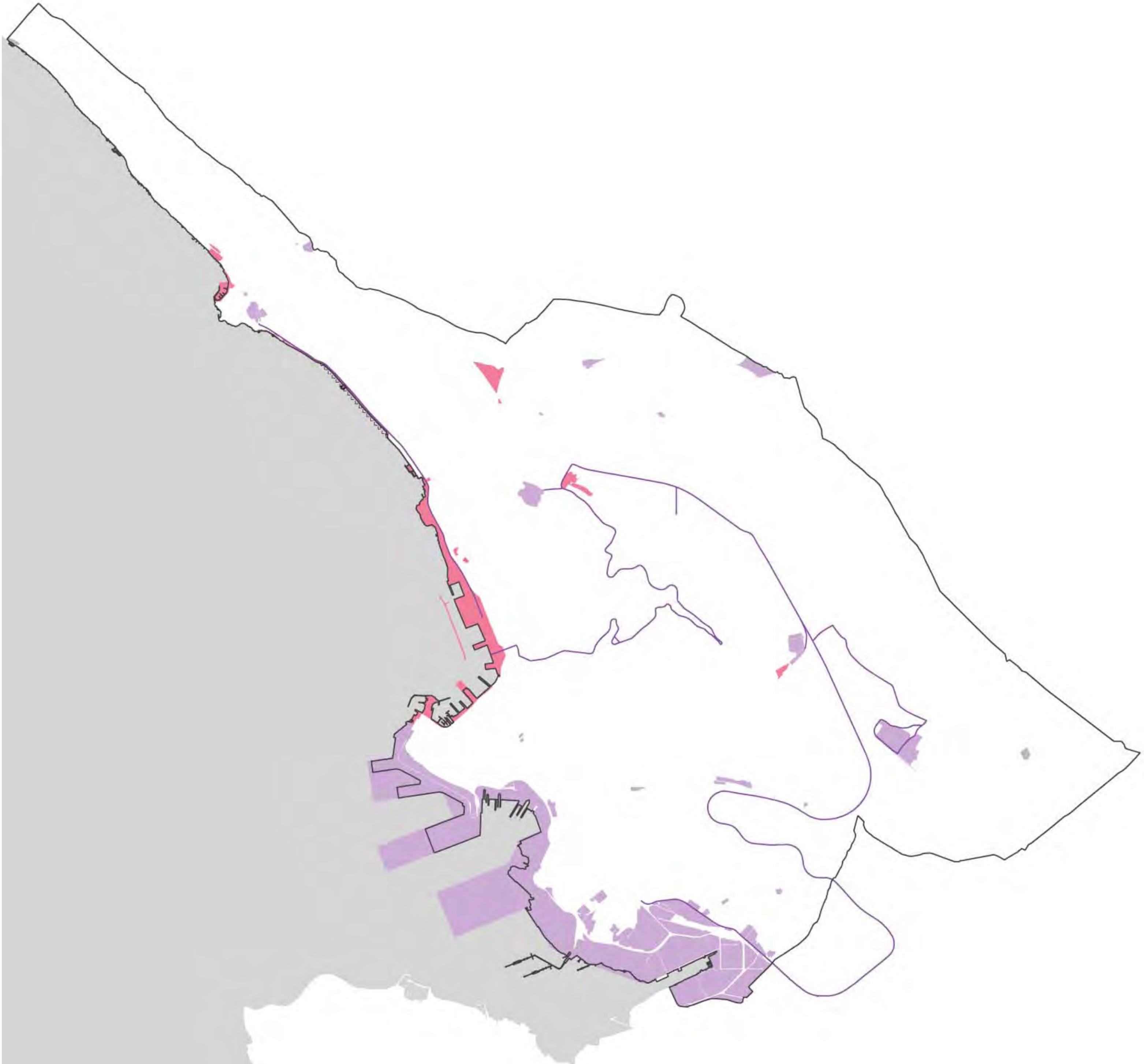
4.3 Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Il Piano struttura suddivide le aree a servizi e attrezzature collettive in due ambiti che rispondono a differenti ruoli entro la città:
- Centralità a scala urbana e territoriale;
- Centri di quartiere.

Le Attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale non vengono invece rappresentati, in quanto parte integrante di altri sistemi all'interno dei quali essi ricadono. Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.



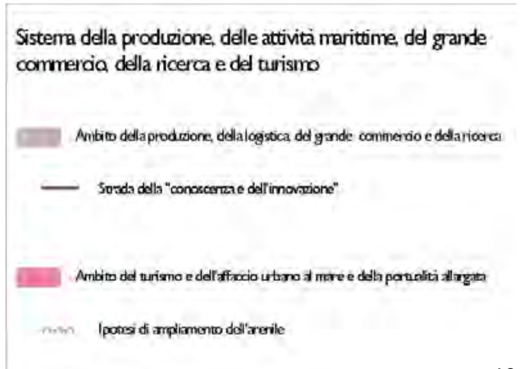
4.4 Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo



Il Piano struttura individua due ambiti che attengono a obiettivi e strategie differenti e presentano diverse modalità di relazione con le altre zone della città:

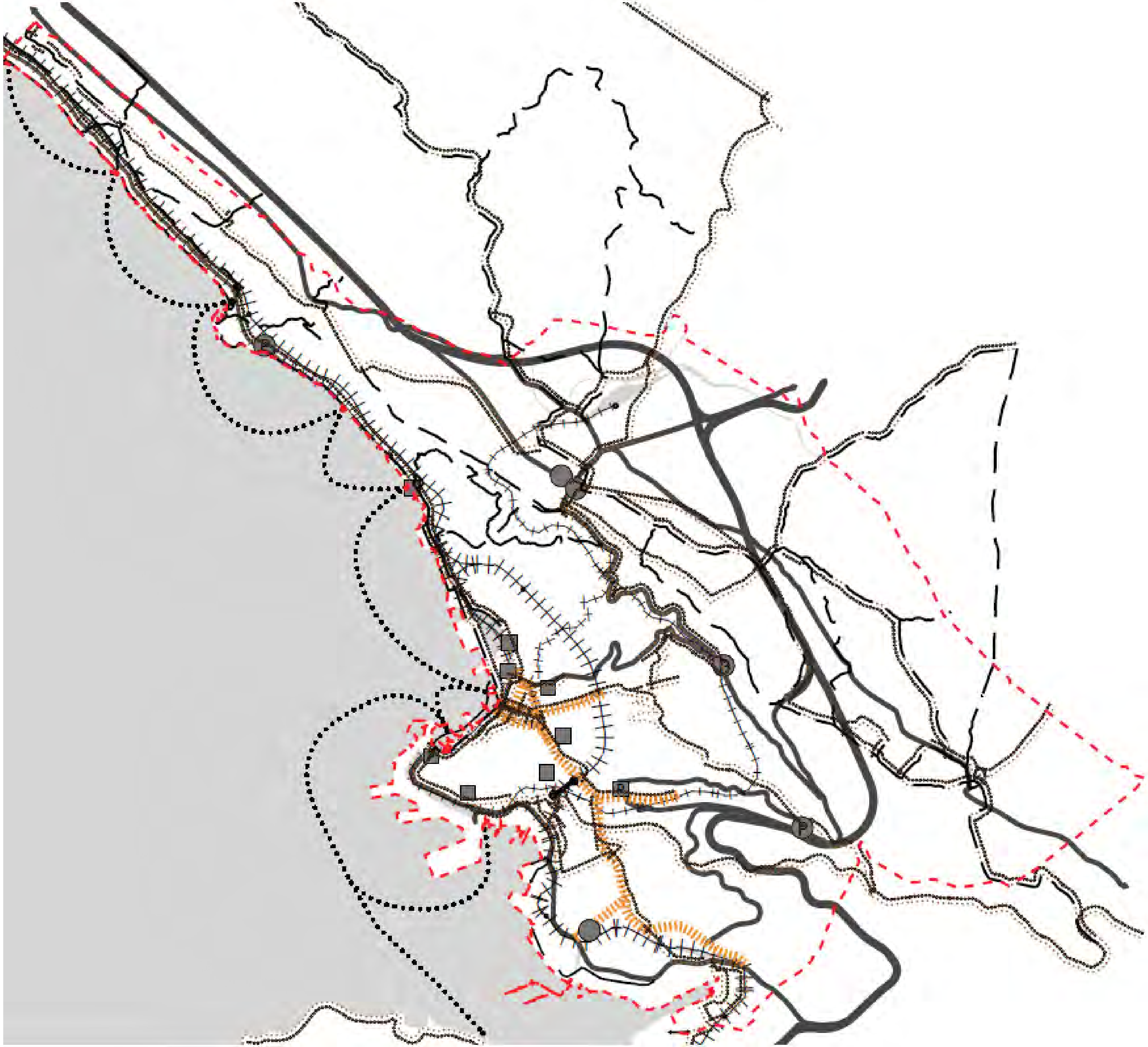
- Aree della produzione, della logistica, grande commercio e ricerca;
- Aree del turismo e dell'affaccio a mare.

Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento, attinenti alle azioni previste dal Piano operativo. Per quanto riguarda invece l'ipotesi di ampliamento dell'arenile rappresentata nella tavola del Piano struttura, non trattandosi di azione direttamente prevista nel Piano operativo, il riferimento è alla Relazione di Flessibilità (elaborato Rf).



4.5 Sistema della mobilità

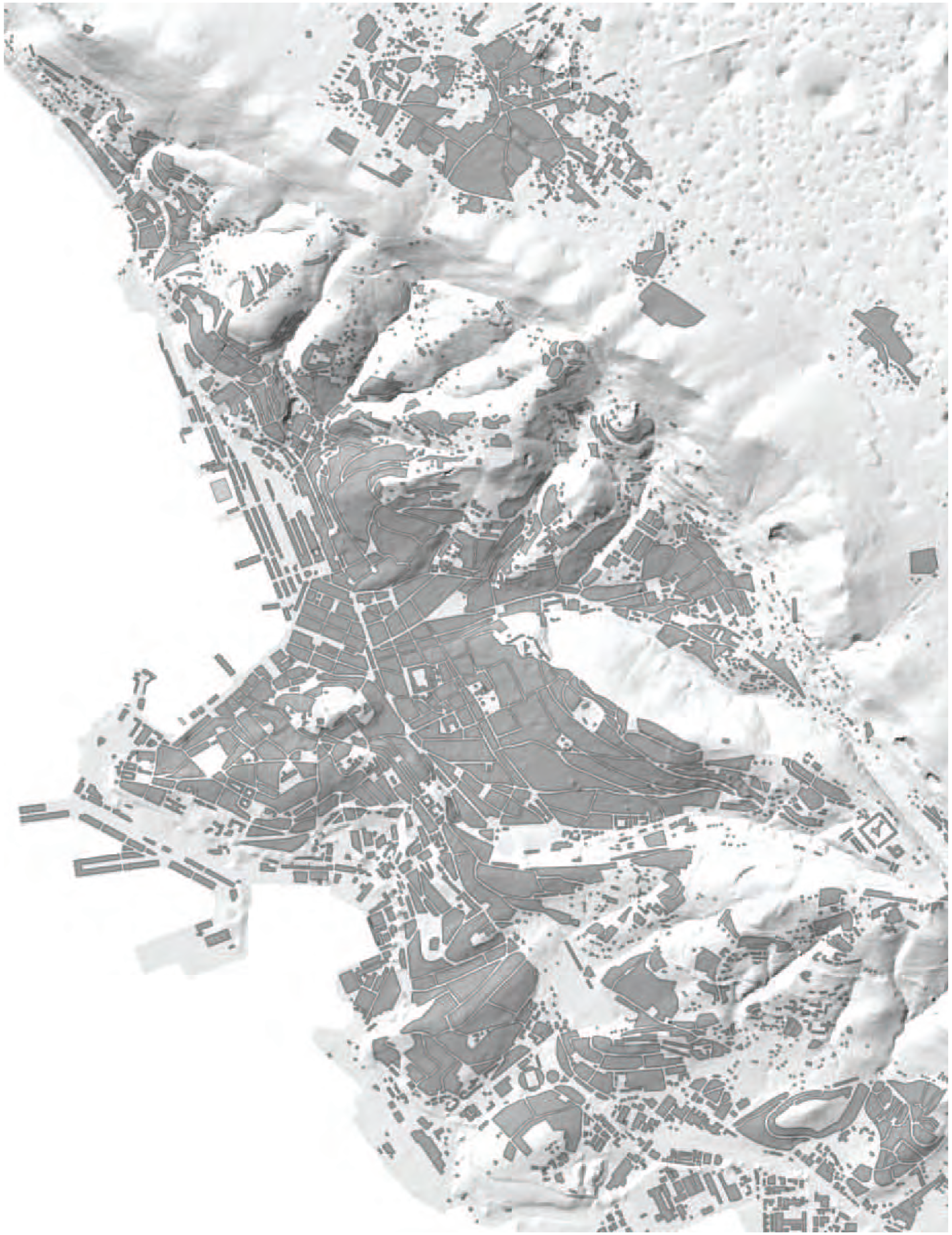
Il progetto del Sistema della mobilità prevede, a lungo termine, una radicale trasformazione delle strategie delineate dai Piani Regolatori precedenti. Esso riduce infatti le previsioni di nuove infrastrutture stradali, assumendo l'obiettivo del riuso delle linee di trasporto su ferro oggi sottoutilizzate, in un'ottica di miglioramento delle connessioni alla scala sovracomunale e transfrontaliera.
Un ruolo strutturale viene assegnato anche alla rete ciclo-pedonale.
Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento, attinenti alle azioni previste dal Piano operativo. Per quanto riguarda invece l'ipotesi di nuove connessioni stradali tra Porto Vecchio e Campo Marzio rappresentata nella tavola del Piano struttura, non trattandosi di azione direttamente prevista nel Piano operativo, il riferimento è alla Relazione di Flessibilità (elaborato Rf).



Sistema della mobilità



Viabilità principale di primo livello
(Fonte: Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logisitca - PRITMML)



5. Schema obiettivi e strategie per il territorio comunale

Le tabelle che seguono, anticipate dallo schema di sintesi con l'articolazione dei Sistemi, evidenziano in modo schematico il legame tra Piano struttura e Piano operativo.

Nella Prima colonna sono riportate le componenti strutturali del Piano: i cinque sistemi con i relativi ambiti/sottosistemi che troviamo nella tavola del Piano struttura e gli elementi di interesse paesaggistico della Carta di Valori.

Nella seconda colonna sono elencate le zone e gli elementi del Piano operativo riferiti ad ogni ambito, mostrando come ogni sistema e relativi ambiti del Piano struttura si traducano nella zonizzazione.

Nelle tre colonne successive sono riportate le informazioni utili alla gestione delle varianti non sostanziali del Piano:

- la colonna "fonti analitiche e componenti" indica i riferimenti e le fonti utilizzate per individuare sistemi, ambiti/sottosistemi e zone permettendo di ricostruire il processo di formazione del piano;

- la colonna "obiettivi" elenca sinteticamente gli obiettivi, riferiti ad ogni ambito/sottositema, che devono essere rispettati anche nelle varianti non sostanziali;

- la colonna "strategie" indica le operazioni messe in campo per il raggiungimento degli obiettivi, sotto forma di ridisegno della zonizzazione e messa a punto delle norme di attuazione.

Sistema		Sottosistemi	Zone / Prescrizioni	Articolazione
SISTEMA AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO	SOTTOSISTEMI:	**mosaico ambientale e zone agricole**	ZONE E	E2 Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi E3 Agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo - zootecnici E4.1 Agricole paesaggistiche del Carso E4.2 Agricole paesaggistiche della Costiera E4.3 Agricole paesaggistiche collinari periurbane
		presidi ambientali e corridoi ecologici	ZONE F	F2 Di tutela ambientale di ambiti boschivi F3 Di tutela ambientale di interesse silvo - zootecnico F4 Di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico
			PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Siti riproduttivi e corridoi ecologici Filari di interesse ambientale Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi Impluvi
		elementi di interesse paesaggistico	PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Disciplina dei pastini Doline Vedette, belvederi e visuali di pregio Grotte Geositi Percorsi di interesse paesaggistico - ricreativo
SISTEMA INSEDIATIVO	SOTTOSISTEMI:	**aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici**	ZONE A, B0, B0b	A0 Centro storico A2 Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco, Contovello A3 Zone soggette a ristrutturazione edilizia B0 Centro urbano di pregio ambientale B0b Borghi originari carsici e periurbani
			PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Ville e palazzi di pregio storico - architettonico Ville ed edifici di interesse storico - testimoniale Aree a rischio archeologico
		aree della riqualificazione e trasformazione	ZONE B, C, V	Bo Città degli oggetti 1, 2, 3, 4 Bg Città dei giardini 1, 2, 3 Bg4 Città degli orti C Nuova città dei giardini V Verde privato
			ZONE I	I Direzionali
		aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica	ZONE O	O1 Miste commerciali, direzionali e ricettive O2 Campi per nomadi
AREE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE	SOTTOSISTEMI:	**aree della grande trasformazione**	PRESCRIZIONI PARTICOLARI	Campo Marzio Ex Caserma di Banne Ambito di via Rossetti via Cumano
SISTEMA DELLA PRODUZIONE, DELLE ATTIVITÀ MARITTIME, DEL GRANDE COMMERCIO, DELLA RICERCA E DEL TURISMO	AMBITO DELLA PRODUZIONE, LOGISTICA, COMMERCIO	**aree produttive e artigianali**	ZONE D	Piano territoriale infraregionale D1.1 Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale D1.3 Insediamenti industriali ed artigianali nel comprensorio EZIT D3 Insediamenti industriali ed artigianali D3a Attività di trattamento rifiuti D3b Zone artigianali di Monte S. Pantaleone D4 Attività estrattive
		aree delle attività marittime e della logistica	ZONE L, N	L1a Porto nuovo N1 Interscambio merci
		aree del commercio	ZONE H	Hc Commerciali destinate a grandi strutture di vendita H3 Commerciale di interesse comunale comprensoriale
		aree della ricerca	ZONE P	P Ricerca scientifica e tecnologica
	AMBITO DEL TURISMO E DELL'AFFACCIO URBANO A MARE E DELLA PORTUALITA'	**aree del turismo**	ZONE G	G1a Turistico - ricettive marine G1b Balneari turistiche G1c Balneari della costiera G1d Turistico - ricettive del Carso G1e Turistiche per campeggi
		aree dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata	ZONE L	L1b Porto urbano – rive L1c Porto vecchio L2 Portuali di interesse comunale
		ambiti della riqualificazione urbana I		
SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI	SOTTOSISTEMI:	**centralità a scala urbana e territoriale** **attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale**	ZONE S	S1 Attrezzature per la viabilità ed i trasporti S2 Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura S3 Attrezzature per l'istruzione S4 Attrezzature per l'assistenza e la sanità S5 Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto S6 Servizi tecnologici S6.R Servizi tecnologici per la radiodiffusione S6.TV Servizi tecnologici per la radiodiffusione televisiva
		ambiti della riqualificazione II (centri di quartiere)		
SISTEMA DELLA MOBILITA'	SOTTOSISTEMI:	**servizi stradali e parcheggi**	ZONE Z	Z1 Aree riservate alla viabilità Z2 Zone ferroviarie Zp Parcheggi ed autorimesse

Schema con l'articolazione dei Sistemi

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE E AZIONI
SISTEMA AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO articolato in: **Presidi ambientali e corridoi ecologici**	Zone di tutela ambientale di ambiti boschivi (zone F2) Zone di tutela ambientale di interesse silvo – zootecnico (zone F3) Zone di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico (zone F4) Siti riproduttivi e corridoi ecologici puntuali e areali Filari di interesse ambientale Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi Impluvi	- Carta dei valori ambientali - Carta Habitat delle specie protette - Parchi costituenti potenziali capisaldi ambientali urbani - Carta dell'idrografia (impluvi costituenti potenziali corridoi ecologici urbani) - Filari costituenti potenziali corridoi ecologici urbani - Rilievi sul campo	**1.** Salvaguardia e rafforzamento degli ecosistemi **2.** Salvaguardia delle valenze paesaggistiche e ambientali **3.** Definizione di una rete ecologica (a partire dai Presidi ambientali esistenti) **4.** Definizione di una rete ecologica anche all'interno della città densa **5.** Definizione di garanzie di continuità al sistema faunistico **6.** Miglioramento della fruibilità del paesaggio **7.** Definizione di garanzie di sicurezza idraulica **8.** Per i Presidi ambientali sovrapposti ai Servizi individuati nel Piano struttura PS1 (Parco urbano del Boschetto, Parco urbano di Cologna, Parco urbano di Miramare, aree verdi Ospedale di Cattinara, Giardino pubblico de Tommasini, Parco della Rimembranza) l'obiettivo è quello di mantenere e valorizzare il loro ruolo sia all'interno del sistema ambientale, sia come grandi attrezzature urbane.	**1.1** Individuazione e tutela delle zone dei Presidi ambientali a partire dalle aree di maggior pregio esistenti **1.2** Riconoscimento del valore ambientale all'attività agro-silvo-pastorale nella costituzione di specifici habitat ed ecosistemi **2.1** Individuazione e tutela nelle NTA di specifiche aree di valore paesaggistico e ambientale: doline, laghetti e stagni, filari di interesse ambientale, grotte, itinerari, sentieri e piste ciclabili di interesse paesaggistico **3.1** Disegno di una rete di spazi destinati a potenziali corridoi ecologici urbani ed extraurbani (zone F- presidi ambientali e corridoi ecologici, tra i quali filari di interesse ambientale, siti riproduttivi e impluvi) **3.2** Il simbolo "Corridoi ecologici da realizzare" individua direttrici lungo le quali devono essere mantenuti o previsti i corridoi di spazi aperti verdi tra le aree edificate per garantire la continuità della rete ecologica **4.1** Individuazione e tutela degli impluvi e dei filari di interesse ambientale esistenti e di progetto **5.1** Disegno di una rete di spazi destinati a potenziali corridoi ecologici urbani ed extraurbani (zone F- presidi ambientali e corridoi ecologici, tra i quali filari di interesse ambientale, siti riproduttivi e impluvi) **6.1** Salvaguardia e rafforzamento della rete dei percorsi esistenti all'interno delle zone agricole, in particolare di quelli che vanno dal Carso al mare **7.1** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona (NTA) **7.2** Individuazione delle zone interessate da dissesto idrogeologico e loro inedificabilità **7.3** Individuazione degli impluvi prevedendone l'inedificabilità, l'obbligo di mantenere una fascia di suolo non recintata, consentendo esclusivamente opere di difesa ambientale, di sistemazione idraulico-forestale, nonché il mantenimento e il ripristino della sentieristica esistente. **8.** salvaguardia delle aree confermandole come zone a servizi
Mosaico ambientale – le zone agricole E	Zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi (zone E2) Zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo-zootecnici (zone E3) Zone agricole paesaggistiche del Carso (zone E4.1) Zone agricole paesaggistiche della Costiera (zone E4.2) Zone agricole paesaggistiche collinari periurbane (zone E4.3)	- Carta dell'uso del suolo - Carta dei valori ambientali - Catasti antichi (Franceschino, Giuseppino): uso del suolo	**1.** Mantenimento della diversità e ricchezza del mosaico agricolo-ambientale, caratterizzata dai differenti paesaggi dell'altipiano carsico e dei versanti terrazzati del Flysch **2.** Sviluppo dell'attività agricola "multifunzionale", che svolge funzioni produttive, turistiche, di tutela del suolo e dell'ecomosaico paesaggistico e sociale **3.** Recupero della landa carsica **4.** Limitazione del rischio di incendi attorno ai centri abitati **5.** Miglioramento della fruibilità dei percorsi per il tempo libero **6.** Ridefinizione dei limiti dell'edificato **7.** Miglioramento della fruizione del territorio	**1.1** Riorganizzazione delle aree agricole, graduando gli interventi attraverso la definizione di specifiche zone e relative NTA **2.1** Previsione di destinazioni d'uso articolate in relazione alle specifiche zone agricole **2.2** Consolidamento dell'agricoltura "multifunzionale" (produzione, vendita diretta, agriturismo, attività sociali e scientifiche) e delle attività agro-pastorali **2.3** consolidamento dell'uso agricolo in corrispondenza alle aree storicamente vocate, attraverso l'articolazione e l'incremento delle zone agricole E4.1, E4.2 ed E4.3 **3.1** Consentire l'insediamento di produzioni agricole e zootecniche locali anche con lo scopo di salvaguardare i caratteri specifici del paesaggio, così come previsto nelle zone E3 **4.1**Individuazione di cinture agricole a servizio dell'attività agricola nei borghi carsici, così come previsto nelle zone E4.1 **5.1** Salvaguardia e rafforzamento della rete dei percorsi esistenti all'interno delle zone agricole, in particolare di quelli che vanno dal Carso al mare **6.1** Contenimento dello sviluppo dell'edificazione lungo le principali strade di connessione territoriale **6.2** Mantenimento di varchi inedificati tra gli insediamenti esistenti finalizzato a evitare la saldatura tra gli insediamenti stessi **6.3** Completamenti e ampliamenti dei lotti a destinazione residenziale nei limiti definiti dalla flessibilità **7.1** Individuazione di percorsi e itinerari di interesse paesaggistico al fine di ripristinare ed ampliare le connessioni territoriali
Elementi di interesse paesaggistico (cfr Carta dei Valori)	Disciplina dei pastini e dei pendii rimodellati a terrazzi Doline Vedette, belvederi e visuali di pregio Grotte Geositi Percorsi di interesse (cfr. con Sistema della mobilità)		**1.** Salvaguardia delle doline in quanto elementi costitutivi del paesaggio carsico **2.** Salvaguardia di vedute, vedette esistenti e visuali di pregio **3.** Salvaguardia e miglioramento della fruibilità delle grotte carsiche e dei geositi, preservandone la condizione geologica, floristica e faunistica; **4.** Miglioramento della fruibilità dei percorsi per il tempo libero **5.** Riattivazione degli usi agricoli sul paesaggio a pastini (costiero e periurbano)	**1.1** Individuazione e tutela delle doline attraverso l'inedificabilità con le modalità indicate nelle norme dello studio geologico **2.1** Favorire il recupero di belvedere e vedette attraverso specifica normativa **2.2** Individuazione delle visuali di pregio **3.1** Supportare la fruibilità delle grotte e dei geositi attraverso interventi che non alterino l'ecosistema che le caratterizza (NTA e norme dello studio geologico) **4.1** Salvaguardia e rafforzamento della rete dei percorsi esistenti, in particolare di quelli che vanno dal Carso al mare **4.2** Predisposizione di normativa per la fruibilità dei Percorsi lungo la linea di costa **5.1** Consentire le attività agricole sul versante pastinato del Flysch, con recupero dell'accessibilità **5.2** Definizione di criteri per gli interventi sui pastini che garantiscano la tutela attiva del paesaggio **5.3** Limitare l'uso residenziale dei pastini e migliorare l'inserimento paesaggistico nelle zone esistenti

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
SISTEMA INSEDIATIVO articolato in: **<u>Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici</u>** Carta dei Valori: Aree a rischio archeologico	Centro storico (A0) Nuclei di interesse ambientale di tipo A di S. Croce, Prosecco, Contovello (A2) Zone soggette a ristrutturazione edilizia (A3) Centro urbano di pregio ambientale (B0) Borghi originari carsici e periurbani (B0b) Ville e palazzi di pregio storico-architettonico Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale Allegato alle Norme di attuazione: Aree a rischio archeologico	- Centro storico - Nuclei di interesse ambientale e storico - Borghi originari carsici e periurbani - Edifici singoli di pregio e di interesse storico, artistico e architettonico	**1.** Salvaguardia del patrimonio storico-architettonico esistente e valorizzazione dello stesso **2.** Salvaguardia dei caratteri insediativi e testimoniali degli edifici e dei quartieri di interesse storico-testimoniale-architettonico **3.** Rivitalizzazione socio-economica del centro storico **4.** Miglioramento della vivibilità del centro storico, anche attraverso l'incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali **5.** Miglioramento dei caratteri paesaggistici e ambientali, anche attraverso la sostituzione di parti di edifici o di interi edifici incongrui **6.** Semplificazione delle procedure di intervento **7.** Miglioramento della qualità e messa a sistema dei servizi **8.** Miglioramento delle prestazioni ambientali ed energetiche di spazi aperti ed edifici **9.** Tutela delle aree a rischio archeologico non vincolate	**1.1** Articolazione dell'ambito della conservazione in zone specifiche graduate in relazione al tipo di intervento previsto. **1.2** Estensione dell'area individuata come centro storico prevedendo la redazione di un nuovo PP (zone A0) **1.3** Previsione di specifiche norme di tutela per le nuove zone accorpate all'area del centro storico fino all'adozione del nuovo PP **1.4** Previsione di norme di dettaglio per la tutela dei borghi carsici che non hanno un PP vigente (zone B0b) **1.5** Previsione di redazione di PP per le zone A2, nuclei di interesse ambientale di borghi carsici, con ridelimitazione del perimetro di PP basato sul riconoscimento delle caratteristiche dei nuclei antichi e redazione del PP secondo indirizzi progettuali definiti nelle NTA. **1.6** Strategie per le zone di espansione sette-ottocentesche A3 sono: il mantenimento del rapporto tra l'edificato e la strada e della continuità morfologica con il centro storico, ammettendo la trasformazione e sostituzione degli edifici non coerenti. **1.7** Strategie per le zone B0 sono : il mantenimento del rapporto tra l'edificato e la strada, ammettendo la trasformazione e sostituzione degli edifici non coerenti, fino alla ristrutturazione urbanistica, intesa come somma di ristrutturazioni edilizie di singoli edifici, con Piano attuativo. **2.1** Individuazione cartografica degli edifici di pregio e di interesse storico-artistico e architettonico e loro tutela, così come previsto dalle NTA **3.1** Articolazione delle destinazioni d'uso e modifica del numero delle unità immobiliari, ai fini del mantenimento della residenzialità e delle altre attività nel centro storico **3.2** Ampliamento dell'offerta turistica e insediamento di attività del terziario nelle aree residenziali **3.3** Mantenimento dei servizi e delle attrezzature a scala urbana e territoriale **3.4** Insediamento di attività del terziario e del terziario avanzato in particolare negli edifici dimessi **4.1** Riutilizzo di contenitori dismessi o sottoutilizzati, anche con destinazione a parcheggio **5.1** Consentire la sostituzione e/o trasformazione di parti di edifici o di interi edifici incongrui rispetto al contesto e ai suoi caratteri edilizi e insediativi **6.1** Semplificazione delle procedure di intervento, ampliando le possibilità di ricorso allo strumento diretto **7.1** Riorganizzazione e messa a sistema delle aree per servizi attraverso il mantenimento dei servizi e attrezzature a scala urbana e territoriale **7.2** Individuazione degli ambiti dei Centri di quartiere, ai fini di consolidare ed estendere i luoghi pubblici e i servizi e di consentire la realizzazione di progetti pubblici unitari **8.1** Definizione di norme per migliorare le prestazioni ambientali degli spazi aperti **8.2** Definizione di norme per favorire interventi volti all'efficientamento energetico degli edifici e all'utilizzo di fonti rinnovabili (cfr. "Incentivi per la riqualificazione energetica" nelle NTA) **9.1** Individuazione cartografica e definizione di norme a tutela del rischio archeologico

COMPONENTI del **PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)**	**PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)**	**FONTI ANALITICHE** e **COMPONENTI**	**OBIETTIVI**	**STRATEGIE** e **AZIONI**
Aree della riqualificazione e trasformazione	Città degli oggetti 1, 2, 3, 4 (Bo) Città dei giardini 1, 2, 3 (Bg) Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica Città degli orti (Bg) Nuova città dei giardini (C) Verde privato (V) Zone direzionali (I) Zone miste commerciali, direzionali e ricettive (O1) Campi per nomadi (O2)	- Zone di completamento: la città degli oggetti la città dei giardini la città degli orti - Zone di espansione : la nuova città dei giardini - Servizi ed attrezzature collettive (Zone S) - Zone I - Zone miste commerciali, direzionali e ricettive (O1 - Campi per nomadi (O2)	**1.** Riduzione del consumo di suolo **2.** Trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **3.** Salvaguardia e miglioramento dei caratteri paesaggistici e ambientali dello spazio urbano e degli edifici **4.** Miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici **5.** Miglioramento delle reti tecnologiche e delle infrastrutture **6.** Messa a sistema degli spazi aperti **7.** Salvaguardia del principio insediativo di edifici isolati sul lotto con orti o giardini in quanto rappresentativo di elevate valenze ambientali e paesaggistiche di parte dello spazio urbano **8.** Contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo **9.** Miglioramento della dotazione e della qualità degli spazi destinati a servizi **10.** Miglioramento della vivibilità, anche attraverso l'incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali **11.** Salvaguardia del sistema delle attività commerciali al dettaglio **12.** Salvaguardia della presenza di poli terziari che testimoniano la storia economica e sociale della città **13.** Commistione di funzioni, in alcune zone della città (zone O1), per innescare la trasformazione di parti urbane significative e rispondere alla necessità di servizi e attrezzature a scala urbana o di quartiere, favorendo le dinamiche economiche **14.** Semplificazione delle procedure di intervento **15.** Insediamento di attività legate allo sviluppo tecnologico/scientifico in aree e contenitori dismessi **16**. Completamento delle parti di territorio già edificate	**1.1** Contenimento del consumo di suolo attraverso la ridefinizione del perimetro delle aree edificabili **1.2** Individuazione di aree dismesse o parzialmente dismesse ove consentire operazioni di riuso e ristrutturazione edilizia e urbanistica, così come previsto nelle Schede progetto allegate alle NTA (Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, Ambiti di riqualificazione urbana 1), cfr. anche Aree della grande trasformazione di seguito descritte **1.3.** Riutilizzo di aree e contenitori dimessi, anche per la realizzazione di parcheggi **2.1** Individuazione di parti di città e di borghi carsici che necessitano di operazioni di sostituzione e ristrutturazione urbanistica, ove consentire articolate operazioni di natura urbanistico-edilizia allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche, sia la dotazione di spazi aperti, servizi e attrezzature pubbliche e di uso pubblico, così come nelle Schede di progetto PO.3-(Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, Aree della riqualificazione urbana 1), analogamente a quanto previsto al punto 1.1 delle strategie e azioni delle Aree della grande trasformazione di seguito descritte **3.1** Riconoscimento delle condizioni insediative specifiche che caratterizzano le differenti parti di città, definizione di indici e parametri a partire dai caratteri fisici dell'edificato (differenziazione zone B) **3.2** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona (NTA) **4.1** Individuazione di aree di sostituzione e ristrutturazione urbanistica, ai fini di consentire la realizzazione di parti di città rinnovate e con alte prestazioni ambientali, così come nelle Schede di progetto allegate alle NTA (Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica), cfr. anche Aree della grande trasformazione di seguito descritte **4.2** Attivazione di incentivi volumetrici finalizzati al miglioramento delle prestazioni energetiche del patrimonio edilizio esistente (cfr "Incentivi per la riqualificazione energetica" nelle NTA) **5.1** Adeguamento delle reti tecnologiche esistenti e delle infrastrutture nei progetti di trasformazione, sostituzione e ristrutturazione urbanistica, così come previsto nelle Schede progetto allegate alle NTA (Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, Ambiti di riqualificazione urbana 1, Zone C: "nuova città dei giardini"), cfr anche Aree della grande trasformazione di seguito descritte **6.1** Ridefinizione dei limiti delle aree urbanizzate ed edificate, escludendo la chiusura dei varchi esistenti (spazi liberi) tra zone edificate e l'interruzione dei corridoi ecologici **6.2** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona dell'ambito (NTA) **6.3** Ridefinizione del perimetro delle aree edificabili con l'esclusione di espansioni sulle zone dei Presidi ambientali e corridoi ecologici, sulle zone agricole E4.2 e sugli elementi di carattere paesaggistico **7.1** Consolidamento del principio insediativo di edifici isolati su lotto con orto e giardino attraverso il mantenimento degli spazi aperti e delle caratteristiche del costruito esistente (zone Bg4 - città degli orti) (NTA). A tal fine il rapporto di copertura previsto per le zone Bg4 non potrà superare il 20% **8.1** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona dell'ambito (NTA) **9.1** Riorganizzazione e messa a sistema delle aree per servizi **9.2** Mantenimento dei servizi e attrezzature a scala urbana e territoriale **9.3** Individuazione degli ambiti dei Centri di Quartiere, ai fini di consolidare ed estendere i luoghi pubblici e i servizi e di consentire la realizzazione di progetti pubblici unitari così come previsto nelle NTA **9.4** Implementazione della rete di percorsi di connessione agli spazi pubblici dei Centri di Quartiere e ai grandi spazi aperti **9.5** Insediamento di attività del terziario e del terziario avanzato in particolare negli edifici dimessi **10.1** Riutilizzo di aree e contenitori dimessi, anche per la realizzazione di parcheggi **10.2** Incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali **10.3** Implementazione della rete di percorsi di connessione agli spazi pubblici dei Centri di Quartiere e ai grandi spazi aperti **11.1** Previsione della destinazione d'uso commerciale al dettaglio di vicinato nelle zone B, C, I, O1 **12.1** Individuazione di specifica zona urbanistica (zone I) a conferma della valenza di centralità di tali attività con la previsione della possibilità di ampliare gli usi consentiti **13.1** Individuazione di specifica zona urbanistica (zona O1) declinata in differenti casi specifici che tengono conto dei caratteri del contesto con la previsione nelle NTA dell'obbligo di insediare una molteplicità di funzioni **14.1** Semplificazione delle procedure di intervento con ricorso all'intervento diretto in tutte le zone per le trasformazioni di carattere edilizio **15.1** Previsione nelle NTA della possibilità di localizzare attività direzionali e di ricerca scientifica in tutte le zone B, C, I, O1 **16.1** Individuazione delle possibilità di completamento delle parti edificate attraverso la definizione di indici e parametri a partire dai caratteri fisici dell'edificato esistente

COMPONENTI del **PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)**	**PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)**	**FONTI ANALITICHE** e **COMPONENTI**	**OBIETTIVI**	**STRATEGIE** e **AZIONI**
SISTEMA DELLA PRODUZIONE, DELLE ATTIVITA' MARITTIME, DEL GRANDE COMMERCIO, DELLA RICERCA E DEL TURISMO è articolato in: **Ambito della produzione, della logistica, del grande commercio e della ricerca**	**Aree produttive e artigianali** Piano territoriale infraregionale Zone per attività produttive, industriali ed artigianali di interesse regionale (D1.1) Zone per insediamenti industriali ed artigianali (D1.3 **e** D3) Zone per attività di trattamento rifiuti (D3a) Zone per attività estrattive (D4) **Aree delle attività marittime e della logistica** Porto nuovo (L1a) Zone di interscambio merci (N1) **Aree del commercio** Zone commerciali di interesse comunale e comprensoriale (H3) Zone commerciali destinate a grandi strutture di vendita (Hc) **Aree per la ricerca** Zone per la ricerca scientifica e tecnologica (P)	- Le attività marittime - Le aree del commercio - Le aree della ricerca - Le aree della logistica - Le aree della produzione - Le aree per servizi e attrezzature	**1.** Consolidamento e sviluppo delle attività portuali e logistiche **2.** Consolidamento e riqualificazione delle zone produttive esistenti **3.** Sviluppo del modello di organizzazione produttiva per "distretti industriali" (filiere produttive all'interno di ambiti comprendenti una pluralità di usi e funzioni) **4.** Maggiore ricaduta della ricerca sul sistema delle imprese locali, migliorando l'integrazione del sistema della ricerca con i sistemi insediativo e della produzione **5.** Implementazione della "strada della conoscenza e dell'innovazione", ossia di un sistema di aree di ricerca che dall'altipiano si estenda anche alla città capoluogo **6.** Multifunzionalità di grandi aree e contenitori dismessi e sottoutilizzati **7.** Controllo dei rischi derivanti dall'insediamento di nuovi impianti industriali **8.** Semplificazione delle procedure di attuazione degli interventi **9.** Regolamentazione della collocazione delle attività commerciali in relazione a criteri di accessibilità e impatto viabilistico sul contesto **10.** Sviluppo di attività economiche a impatto contenuto **11.** Individuazione di siti idonei allo smaltimento di inerti	**1.1** Assunzione delle previsioni di sviluppo previste dal Piano Regolatore del Porto, con particolare in riferimento alle attività logistiche **2.1** Definizione di disposizioni relative ad articolazione di funzioni, inserimento nel sistema ambientale, miglioramento delle prestazioni ambientali di edifici e aree, funzionamento del sistema infrastrutturale, come specificato nella Scheda progetto allegata alle NTA (Via Flavia, per la parte relativa alla Zona industriale di interesse regionale Ezit) **2.2** Nell'ambito delle aree localizzate sul fronte mare, individuazione di corridoi ecologici ai fini del rafforzamento del sistema ambientale **2.3** Definizione di misure di riqualificazione di via Flavia come asse urbano di interfaccia tra le aree produttive e la città come specificato nella Scheda progetto allegata alle NTA **3.1.** Previsione, nelle zone produttive D1.1, D1.3 **e** D3, di una molteplicità di funzioni complementari a quelle produttive primarie anche ai fini del rafforzamento di un'organizzazione territoriale di carattere distrettuale **4.1** Previsione della possibilità di localizzare attività direzionali e di ricerca scientifica in differenti zone urbanistiche (NTA) **4.2** Previsione, nelle aree produttive D1.1, D1.3 **e** D3, di una molteplicità di funzioni complementari a quelle produttive primarie, anche ai fini del rafforzamento delle relazioni tra produzione e ricerca (NTA) **4.3** Previsione, come specificato nelle Aree della grande trasformazione, della possibilità di localizzare attività direzionali e di ricerca scientifica **4.4** Previsione, come specificato nelle Aree della grande trasformazione (in particolare nelle ex caserme), della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso **5.1** Individuazione della "strada della conoscenza e dell'innovazione" come elemento strutturante del Piano (cfr. Piano Struttura) **5.2.** Conferma delle aree destinate alla ricerca esistenti e razionalizzazione dei loro ampliamenti (zone P) **6.1** Previsione della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso nelle grandi aree e contenitori dismessi, come specificato nelle Scheda progetto allegate alle NTA e nelle Aree della grande trasformazione **7.1** Esclusione, sull'intero territorio comunale, della localizzazione di nuovi impianti industriali a rischio di incidente rilevante (di cui al Decreto Lgs. 334/99, cosiddetto "Legge Seveso") **8.1** Semplificazione delle procedure di intervento nelle aree per la ricerca esistenti attraverso l'eliminazione della previsione di PA **9.1** Conferma, razionalizzazione e sviluppo delle zone commerciali in zone adeguatamente servite dalle infrastrutture **10.1** Previsione, come specificato anche nelle Aree della grande trasformazione, della possibilità di localizzare attività commerciali a impatto contenuto **11.1** Localizzazione di siti da dedicare ad attività per lo smaltimento di inerti in luoghi idonei e **11.1** sposizione di specifica normativa nelle NTA (D3a)

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
<u>**Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata**</u>	<u>**Le aree del turismo**</u> Zone turistico ricettive marine (G1a) Zone balneari (G1b) Zone balneari della costiera (G1c) Zone turistico ricettive del Carso (G1d) Zone turistiche per i campeggi (G1e) <u>**Le aree dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata**</u> Porto urbano – rive (L1b) Porto vecchio (L1c) Zone portuali di interesse comunale (L2)	-Le attività marittime e portuali -Le aree e le attività turistiche -Rilievi sul campo	**1.** Forme di sviluppo e competitività a basso impatto nel settore del turismo (consumo di suolo, accessibilità); **2.** Sviluppo di attività legate al turismo nautico-balneare e crocieristico, culturale e congressuale; **3.** Implementazione di collegamenti e connessioni ambientali tra la città capoluogo, l'altipiano e il mare **4.** Valorizzazione del territorio carsico e delle sue peculiarità; **5.** Recupero del porto vecchio;	<u>*Per rafforzare e riqualificare le attività turistiche costiere e dell'altopiano*</u> **1.1** Previsione della possibilità di insediare attività alberghiere anche nelle zone residenziali e miste (NTA); **1.2** conferma delle attività turistiche e ricettive in zone adeguatamente accessibili **1.3** previsione di sistemi di trasporto a basso impatto e alternativi (tram, metropolitana, itinerari ciclabili). **2.1** Individuazione delle aree di affaccio urbano al mare con specifiche vocazioni turistiche (G1a, G1b, L1b, L1c, L2) **2.2** previsione della possibilità di insediare attività turistiche e ricettive in particolare negli edifici dismessi; **2.3.** Predisposizione per la riva di Barcola di una Scheda di progetto allegata alle NTA, con la previsione della possibilità di ampliare gli spazi per la balneazione e di collocare attività commerciali e di servizio **3.1** Nell'ambito delle aree localizzate sul fronte mare, individuazione di corridoi ecologici ai fini del rafforzamento del sistema ambientale e della riconnessione con la città (cfr Piano Struttura e zonizzazione) **3.2.** Previsione di un sistema di percorsi di connessione tra mare e Carso **3.3** previsione di un sistema di collegamenti via mare che utilizzino gli approdi esistenti; **3.4** nell'ambito delle aree fronte mare, individuazione nel Piano Struttura di "corridoi ecologici" ai fini del rafforzamento del sistema ambientale e della riconnessione con la città. **3.5** Predisposizione di normativa per la fruibilità dei Percorsi lungo la linea di costa (cfr tav sistema della mobilità) **4.1** Conferma di zone turistiche e ricettive sull'altopiano carsico in zone adeguatamente accessibili **4.2** Consolidamento dell'agricoltura multifunzionale (produzione, vendita diretta, agriturismo, attività sociali e scientifiche), ai fini della valorizzazione del territorio carsico (NTA) **5.1** Previsione dell'insediamento in Porto Vecchio di una molteplicità di funzioni compatibili sia con le attività turistiche legate al mare, sia con l'uso urbano **5.2.** conferma, attraverso la predisposizione di una specifica Scheda progetto allegata alle NTA, delle previsioni urbanistiche e destinazioni d'uso vigenti e per le quali sono già state raggiunte le "intese" con l'Autorità Portuale

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E DEGLI SPAZI COLLETTIVI articolato in: **<u>Centralità a scala urbana e territoriale</u>**	Sono i servizi della "città capoluogo", ossia i grandi attrattori di interesse territoriale con funzione amministrativa, religiosa, culturale, universitaria, didattica e sanitaria, in particolare: - attrezzature per la viabilità ed i trasporti (S1) - attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura (S2) - attrezzature per l'istruzione (S3) - attrezzature per l'assistenza e la sanità (S4) - attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto (S5) - servizi tecnologici (S6)	- Servizi e attrezzature collettive - Rilievo di luoghi centrali e di quartiere	**1**. Rafforzamento delle centralità individuate e consolidamento della città come "città capoluogo" **2.** Miglioramento dell'accessibilità e ampliamento della possibilità di sosta e parcheggio **3.** Semplificazione delle procedure di attuazione degli interventi	**1.1** Classificazione dei servizi e attrezzature a scala territoriale con l'obbligo di mantenimento dell'ubicazione **2.1** Individuazione di nuove aree di parcheggio a servizio alle principali attrezzature **2.2** Miglioramento dell'accessibilità attraverso la previsione di interventi (cfr. Sistema della mobilità) **3.1** Semplificazione delle procedure di intervento con ricorso all'intervento diretto in tutti i casi che non prevedano deroghe agli indici urbanistici **3.2** Possibilità di realizzazione di servizi da parte di soggetti privati, previa predisposizione di convenzione che assicuri la modalità di gestione e l'utilizzo pubblico dei servizi realizzati (NTA)
<u>Attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale</u>	Sono i servizi di interesse urbano e residenziale con funzione amministrativa, religiosa, culturale, didattica e sanitaria, ricompresi in tutti i sistemi in particolare: - attrezzature per la viabilità ed i trasporti (S1) - attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura (S2) - attrezzature per l'istruzione (S3) - attrezzature per l'assistenza e la sanità (S4) - attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto (S5) - servizi tecnologici (S6)	- Servizi e attrezzature collettive - Rilievo di luoghi centrali e di quartiere	**1.** Rafforzamento delle centralità a scala urbana e residenziale a consolidamento dell'idea di città policentrica **2.** Miglioramento dell'accessibilità e ampliamento della possibilità di sosta e parcheggio **3.** Semplificazione delle procedure di attuazione degli interventi	**1.1** Individuazione dei servizi e attrezzature a scala urbana e residenziale. **2.1** Individuazione di nuove aree di parcheggio a servizio alle principali attrezzature **2.2** Miglioramento dell'accessibilità attraverso la previsione di interventi (cfr. Sistema della mobilità) **2.3** Previsione di un sistema di collegamento capillare attraverso la riattivazione di due reti ferroviarie sottoutilizzate **2.4** Ammissione in tutte le aree per servizi della realizzazione di parcheggi stanziali o di pertinenza di attività diverse, se in eccedenza rispetto allo standard dovuto per il servizio insediato e purché sia mantenuta la superficie a servizio prevista **3.1** Semplificazione delle procedure di intervento con ricorso all'intervento diretto in tutti i casi che non prevedano deroghe agli indici urbanistici **3.2** Possibilità di realizzazione di servizi da parte di soggetti privati, previa predisposizione di convenzione che assicuri la modalità di gestione e l'utilizzo pubblico dei servizi realizzati (NTA) **3.4** Possibilità della modifica di classe nell'ambito della stessa categoria di servizi
<u>Centri di quartiere</u>	Sono i servizi individuati come centralità di quartiere, in particolare: - attrezzature per la viabilità ed i trasporti (S1) - attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura (S2) - attrezzature per l'istruzione (S3) - attrezzature per l'assistenza e la sanità (S4) - attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto (S5)	- Servizi e attrezzature collettive - Rilievo di luoghi centrali e di quartiere	**1.** Riqualificazione di spazi e percorsi di uso pubblico, strade commerciali del centro città e connessioni tra le attrezzature dei quartieri **2.** Connessione, implementazione e consolidamento delle centralità esistenti **3.** Miglioramento della fruibilità degli spazi aperti e dei percorsi di connessione tra i servizi **4.** Miglioramento dell'accessibilità e ampliamento della possibilità di sosta e parcheggio	**1.1** Individuazione degli ambiti dei Centri di Quartiere, ai fini di consolidare ed estendere i luoghi pubblici e i servizi **1.2** Definizione di indirizzi per progetti unitari di opere pubbliche di riqualificazione estesi agli interi ambiti dei Centri di Quartiere, così come specificato nelle Schede progetto allegate alle NTA **2.1** Definizione di misure atte a implementare la rete di percorsi di connessione tra gli spazi pubblici e di uso pubblico dei Centri di Quartiere e tra questi e i grandi spazi aperti limitrofi **3.1**. Miglioramento della fruibilità come specificato nelle Schede progetto dei Centri di Quartiere allegate alle NTA **4.1.** Previsione di un sistema di collegamento capillare attraverso la riattivazione di due reti ferroviarie sottoutilizzate **4.2.** Previsione di una rete di itinerari ciclabili urbani di connessione tra le centralità di quartiere **4.3** Previsione di nuove aree per parcheggi

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Tav sistema della mobilità, Zonizzazione, NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
SISTEMA DELLA MOBILITA' si articola in: Collegamenti marittimi Assi di penetrazione Grande viabilità Ipotesi metropolitana leggera Ipotesi tram o similari Parcheggi di attestamento Parcheggi di interscambio Assi delle centralità Zone ferroviarie Gallerie di progetto Ipotesi di connessione Porto Vecchio-Campo Marzio Itinerari ciclabili (urbani)	**Strade** - Autostrada - Extraurbane - Locale interzonale **Strade di progetto ed allargamenti** - Allargamento sede stradale - Strada di progetto **Parcheggi** - Parcheggi interrati - Parcheggi di superficie **Ferrovie** - Linee erroviarie **Percorsi di interesse paesaggistico-ricreativo** - Percorsi pedonali - Itinerari ciclo-pedonali **Fasce di rispetto** - Fasce di rispetto della ferrovia - Fasce di rispetto stradale **Zone** - Aree riservate alla viabilità (Z1) - Zone ferroviarie (Z2) - Parcheggi ed autorimesse (ZP)	- Collegamenti marittimi - Assi di penetrazione - Grande viabilità - Parcheggi interscambio - Collegamenti su rotaia - Centri di Quartiere	**1.** Sviluppo di modalità di trasporto su mezzi innovativi ad alta capacità **2**. Incremento degli spazi dedicati alla mobilità pedonale e ciclabile **3.** Sviluppo di collegamenti di area vasta **4.** Miglioramento dell'accessibilità alle attrezzature e servizi alla scala urbana e territoriale **5.** Individuazione di nodi di scambio tra aree di sosta e sistemi di trasporto pubblico **6**. Ampliamento dell'offerta di parcheggi **7.** Esclusione della costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema	**1.1** Previsione del riuso delle ferrovie esistenti come tracciati e sistemi per il trasporto urbano **1.2** Adeguamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate come assi del trasporto urbano - tram o similari **1.3** Previsione di estensione della linee del trasporto urbano su ferro (tram o similari) anche alle aree centrali della città **2.1** Previsione di una rete di spazi pedonali e di itinerari ciclabili (in coerenza con il Piano Generale del Traffico Urbano) che ampli e completi i tratti esistenti **2.2** Individuazione dei Centri di Quartiere come luoghi privilegiati per l'estensione di spazi pedonalizzati **3.1** Previsione di una rete di itinerari ciclabili urbani e cicloturistici estesi oltre l'ambito urbano **3.2** Previsione di estensione della linee del trasporto urbano su ferro (metropolitana leggera o similari) anche oltre l'ambito urbano (cfr. Piano struttura e Piano Struttura d'area vasta). **4.1.** Definizione di uno schema di funzionamento del sistema stradale che preveda una precisa gerarchizzazione dei principali assi **4.2** Implementazione del sistema dei parcheggi di attestamento, disposti a corona delle aree centrali e dei grandi attrattori **4.4** Le strade, le gallerie, i collegamenti marini in superficie e subacquei, la metropolitana leggera o tram o similari e i parcheggi previsti dal Piano struttura possono essere recepiti all'interno del Piano operativo nel caso si verifichino le condizioni che rendano necessaria la loro esecuzione; nel recepimento sono ammessi aggiustamenti di tracciato o di localizzazione a seguito di verifiche o approfondimenti, nel rispetto degli obiettivi strutturali. **5.1** Localizzazione di parcheggi scambiatori in corrispondenza dei principali assi viari di penetrazione e/o in corrispondenza dei nodi del trasporto pubblico **6.1** Adeguamento della dotazione di parcheggi pertinenziali all'aumento delle unità abitative **6.2** Previsione di nuovi parcheggi di relazione **7.1** Esclusione di previsioni di nuove linee ferroviarie ad alto impatto ambientale, qualora comportino effetti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	**PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (zonizzazione e NTA)**	**DENOMINAZIONE**	**OBIETTIVI**	**STRATEGIE e AZIONI**
Aree della grande trasformazione	**Aree della grande trasformazione**	**Campo Marzio**	**1.** Riduzione del consumo di suolo attraverso la trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **2.** Riqualificazione e valorizzazione di un'area di valenza strategica all'interno dell'ambito delle Rive, attraverso la localizzazione di attrezzature e servizi alla scala urbana e territoriale **3.** Connotazione dell'area attraverso l'insediamento di una pluralità di funzioni **4.** Miglioramento delle reti tecnologiche e della dotazione di infrastrutture e spazi di parcheggio **5.** Ripristino dell'affaccio della città sul mare relativamente alla parte terminale delle Rive	**1.1** Riutilizzo di un'area parzialmente dimessa e dotata di potenziali di sviluppo, attraverso consistenti operazioni di natura urbanistico-edilizia (sostituzione e ristrutturazione urbanistica), allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche sia la dotazione di spazi aperti, servizi e attrezzature pubbliche **2.1** Previsione, nella Scheda progetto allegata alle NTA, di un ambito specifico per la localizzazione di servizi e attrezzature e per il potenziamento del polo museale **3.1** Previsione della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso, con lo scopo di costituire una parte di città complessa e una nuova centralità urbana **4.1** Previsione della trasformazione dell'area in un luogo di scambio intermodale tra differenti sistemi della mobilità: ferro, gomma, pedonale, attraverso: - la previsione di un parcheggio sotterraneo - la previsione di connessioni pedonali e ciclabili tra l'area e l'intorno **4.2** Previsione di miglioramento dell'accessibilità attraverso l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate come assi del trasporto urbano - tram o similari (cfr. Piano Struttura e Tav. Sistema della mobilità) **5.1** Previsione, nella Scheda progetto allegata alle NTA, di percors e sistemi di spazi che assicurino la relazione con il fronte mare
		Ex Caserma di Banne	**1.** Riduzione del consumo di suolo attraverso la trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **2.** Connotazione dell'area attraverso l'insediamento di una pluralità di funzioni **3.** Miglioramento delle reti tecnologiche e della dotazione di infrastrutture **4.** Maggiore ricaduta della ricerca sul sistema delle imprese locali, migliorando l'integrazione del sistema della ricerca con i sistemi insediativo e della produzione **5.** Implementazione della "strada della conoscenza e dell'innovazione", ossia di un sistema di aree di ricerca che dall'altipiano si estenda anche alla città capoluogo	**1.1** Riutilizzo di un'area parzialmente dimessa (ex caserma) e dotata di potenziali di sviluppo, attraverso consistenti operazioni di natura urbanistico-edilizia (sostituzione e ristrutturazione urbanistica, riutilizzo degli edifici esistenti), allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche sia la dotazione di spazi aperti, servizi ed attrezzature pubbliche **2.1** Previsione, nella Scheda progetto allegata alle NTA, della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso, con lo scopo di costituire una parte di città complessa e con alte prestazioni ambientali, riconnessa al contesto anche attraverso il potenziamento di servizi e attrezzature di relazione con il borgo limitrofo **3.1** Adeguamento delle reti tecnologiche e delle infrastrutture esistenti **3.2.** Adeguamento della viabilità di accesso, in relazione alle dimensioni dell'intervento **4.1** Previsione della possibilità di localizzare attività di ricerca scientifica e attività legate all'artigianato di produzione, al fine di rafforzare e arricchire le possibilità di scambio e interazione tra produzione, ricerca e territorio **5.1.** Collocazione dell'area all'interno del circuito della "strada della conoscenza e dell'innovazione", come possibile ambito di espansione delle attività di ricerca già presenti sull'altipiano
		Ambito di via Rossetti via Cumano	**1.** Riduzione del consumo di suolo attraverso la trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **2.** Localizzazione di servizi alla scala urbana e residenziale nell'ambito di un progetto multifunzionale **3.** Miglioramento delle reti tecnologiche e della dotazione di infrastrutture	**1.1** Riutilizzo di un sistema di aree parzialmente dismesse (comprendenti anche ex caserme) e dotate di potenziali di sviluppo, attraverso consistenti operazioni di natura urbanistico-edilizia (sostituzione e ristrutturazione urbanistica, riutilizzo degli edifici esistenti), allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche sia la dotazione di spazi aperti, servizi ed attrezzature pubbliche **2.1** Previsione, attraverso la messa a sistema di una serie di aree (come previsto nella Scheda progetto allegata alle NTA), della creazione di una centralità sia a scala urbana sia di quartiere, in grado di rivitalizzare un ambito individuato come uno degli accessi importanti alla città **2.2** Previsione di una serie articolata di servizi e attrezzature anche in funzione della costituzione di un polo culturale di valore archivistico, museale e bibliografico **3.1** Adeguamento della viabilità di accesso, in relazione alle dimensioni dell'intervento **3.2** Adeguamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate come assi del trasporto urbano - tram o similari (cfr. Piano Struttura e Tav. Sistema della mobilità) **3.3** Previsione di un sistema di spazi pedonali e percorsi ciclabili che estendano la rete esistente

PROGETTO

Indice

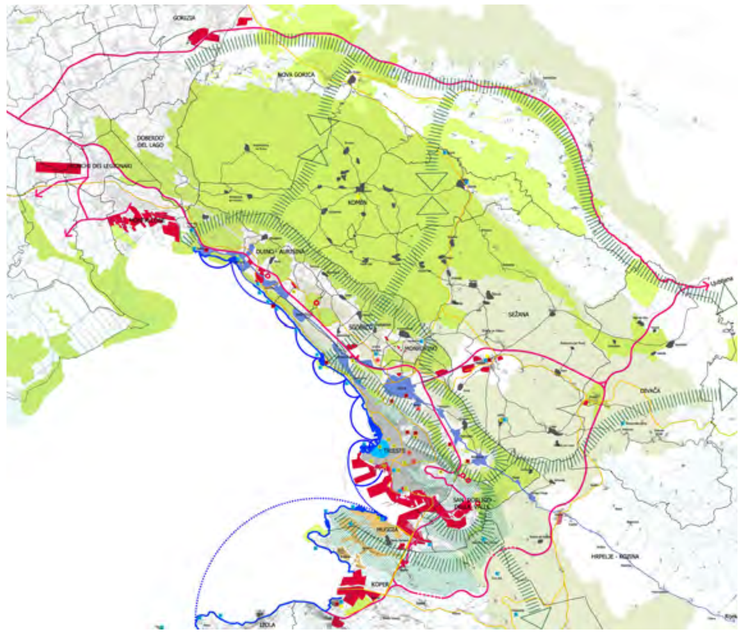
"Trieste città internazionale d'arte e cultura, accoglienza e *leasure*, dove la ricerca e i saperi esperti connotano le attività produttive; dove la fruizione dell'ambito di eccezionalità ambientale del Carso si coniuga alla tutela attiva del mosaico paesaggistico agricolo; dove l'alta qualità dei servizi ridisegna una rete di luoghi pubblici, irrorati da sistemi di mobilità sostenibile e da spazi destinati allo sviluppo di imprese sociali; dove il ruolo di polarità logistica entro le direttrici Adriatico-Baltica e Mediterranea è rafforzato dalla collaborazione con gli altri porti e interporti della piattaforma regionale e transnazionale; dove, infine, l'uso di nuove tecnologie edilizie per la sostenibilità e il risparmio energetico diventano occasione per riqualificare gli spazi dell'abitare".

Il presente documento ha lo scopo di facilitare la lettura e la gestione del Piano struttura del Comune di Trieste, esplicitandone e sintetizzandone i contenuti, con particolare riguardo al rapporto tra obiettivi e strategie.

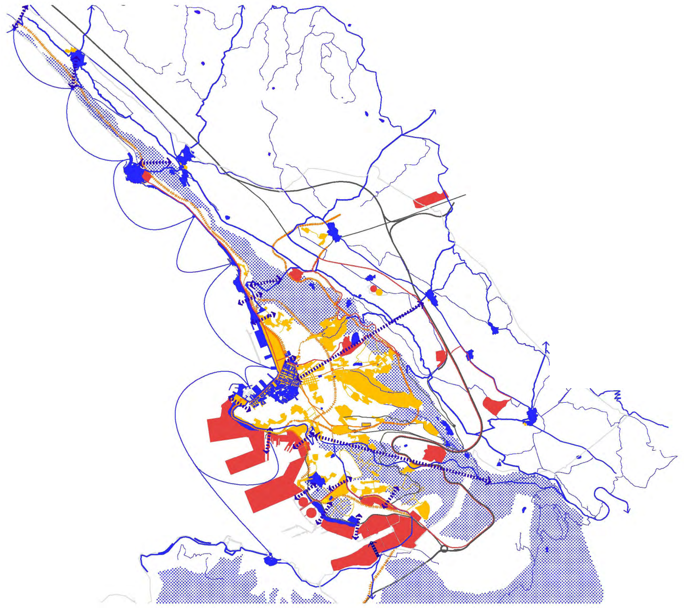
Nella frase a lato è condensata la visione complessiva per la Trieste di domani, proiettata su un arco temporale di 15/20 anni.

Tale visione prefigura un progetto di insieme improntato ai principi della qualità urbana, della qualità del territorio e della sostenibilità dello sviluppo.
Si tratta di un'immagine che è al tempo stesso interpretativa e progettuale e che vorrebbe essere quella con cui, tra vent'anni, verrà descritta la città.

Questa immagine risponde al primo obiettivo delle Direttive emanate dal Consiglio comunale per la redazione del nuovo Piano Regolatore Generale di Trieste.

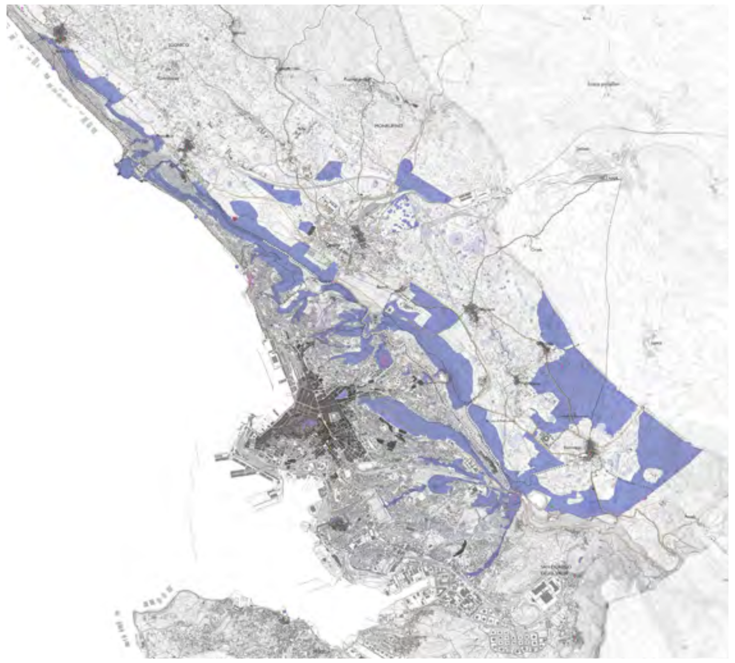


Piano struttura d'area vasta

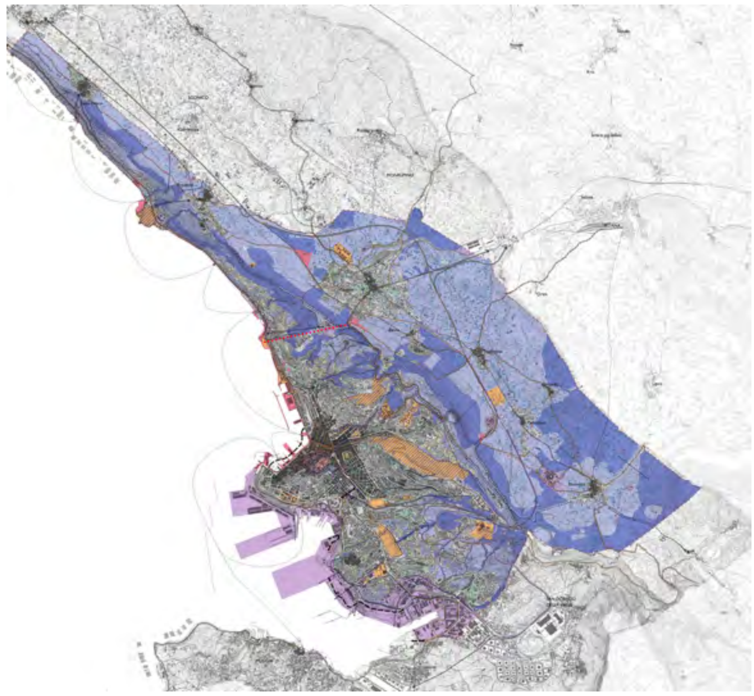


Visioni di città

Piano struttura



Carta dei valori



Sistemi e sottosistemi

Il Piano struttura del Comune di Trieste è stato redatto a partire da un quadro più ampio, il Piano struttura d'area vasta.
Il Piano struttura d'area vasta non ha valore prescrittivo, ma rappresenta un primo passo verso la condivisione delle scelte di sviluppo alla scala intercomunale.
In coerenza con tale quadro, il Piano struttura di livello comunale è costituito da:

1) Visioni di città: definizione, attraverso testi e disegni, di quattro assi strategici generali con un forte carattere propositivo e progettuale. Ciascuna visione ha una ricaduta normativa che non si limita a un unico sistema o a una zona specifica del nuovo PRGC.
A seconda dei temi e degli obiettivi che esse perseguono, le visioni influiscono sui contenuti di sistemi e zone differenti, orientando l'individuazione delle strategie, delle azioni e dei luoghi di progetto proposti dal nuovo Piano.

2) Carta dei valori: individuazione e selezione di aree ed edifici di interesse storico, architettonico, paesaggistico, identitario, connotanti il territorio di Trieste. La Carta dei valori è uno strumento di analisi e interpretazione, aperto a integrazioni future, che ha contribuito alla definizione della struttura del Piano e alla sua articolazione in sistemi e sottosistemi.

3) Sistemi e sottosistemi: rappresentazione della struttura del territorio e dei principali contenuti progettuali del nuovo Piano.
Sistemi e sottosistemi definiscono le prestazioni e i ruoli di spazi ed edifici, individuano gli elementi strutturanti il territorio e il suo sviluppo futuro, hanno un valore prescrittivo che viene ulteriormente specificato nel Piano operativo comunale.

2. Visioni di città

Il Piano struttura è definito a partire da quattro grandi insiemi di strategie orientate a disegnare il futuro della città. Tali strategie rinviano sia alle disposizioni del PRGC, sia a diverse politiche che, in coerenza con le Direttive del nuovo Piano, potranno essere avviate anche in un arco temporale più ravvicinato:

1. La città policentrica

2. La città della conoscenza, della produzione e della logistica

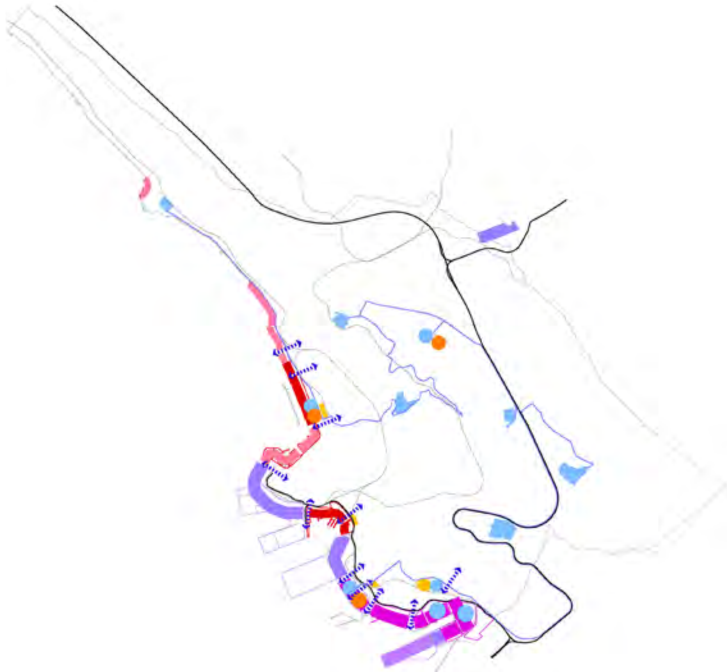
3. La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

4. La città sostenibile



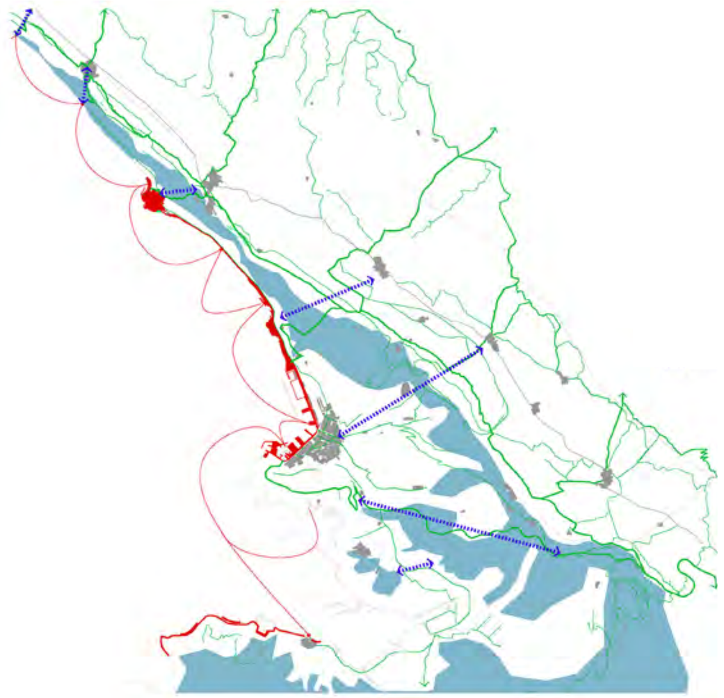
1. La città policentrica

Ribadisce, rafforza, chiarisce l'attuale funzionamento di Trieste per rioni, borghi e quartieri, per centralità urbane e polarità territoriali.
Elementi costituitivi della città policentrica sono i centri di quartiere, le centralità urbane, le grandi attrezzature della città capoluogo.
Rafforzare la città dei centri e dei servizi risponde all'intento di migliorane la fruibilità e l'attrattività, rendendo i luoghi urbani più vivibili sia per gli abitanti, sia per i fruitori della città capoluogo.



2. La città della conoscenza, della produzione e della logistica

Comprende aree e parti urbane variamente localizzate nel territorio, dedicate alla ricerca, alla produzione e alla logistica.
Integrarle all'interno di un unico asse strategico equivale a individuare una visione di primaria importanza per il disegno di scenari innovativi di trasformazione. Per realizzare questa visione è necessario intensificare le relazioni fisiche e culturali tra settori ugualmente rilevanti, ai quali strettamente si legano specificità e potenzialità di sviluppo del territorio triestino.



3. La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

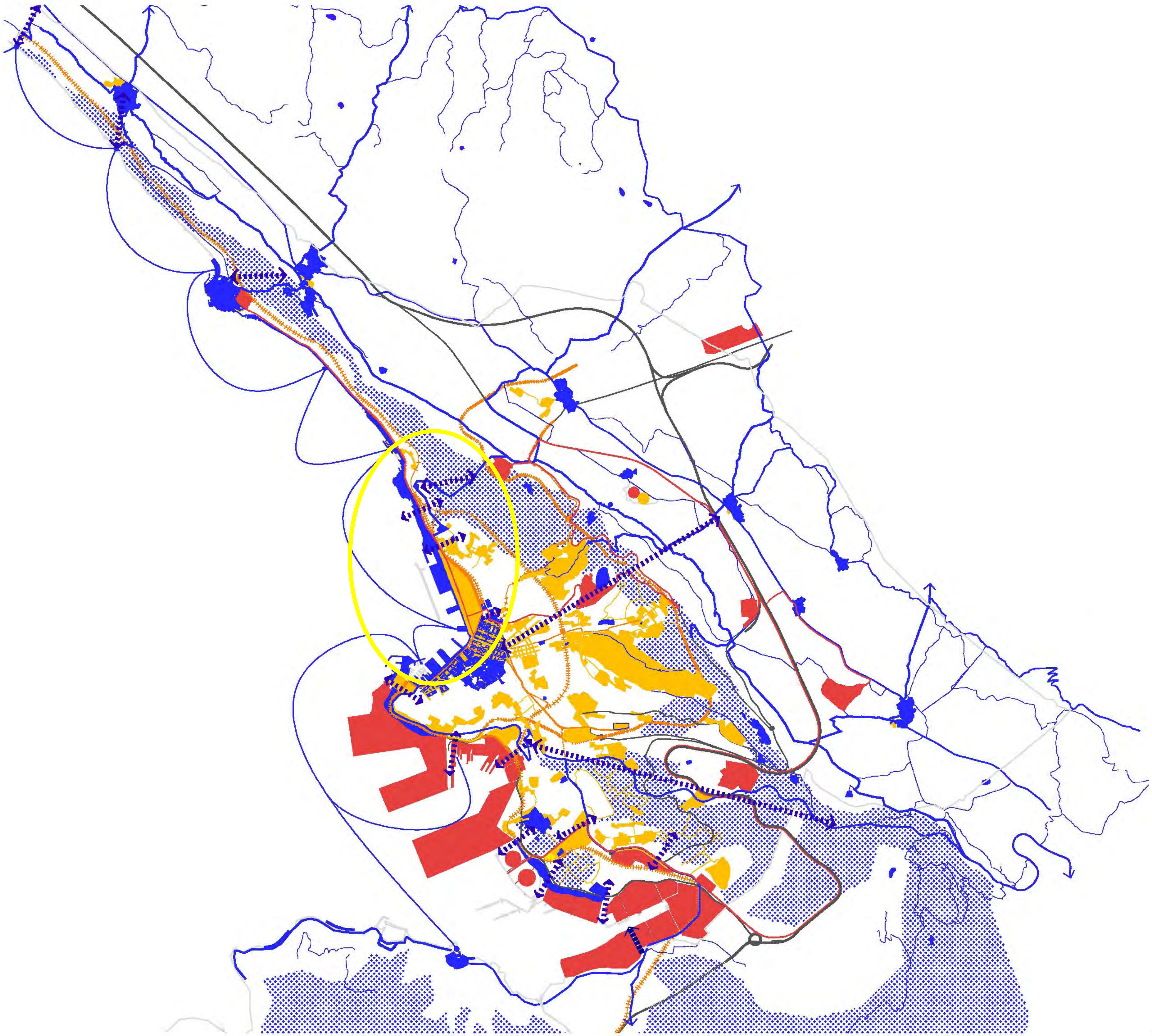
Individua e mette a sistema gli ambiti in cui si giocano le strategie per lo sviluppo di un turismo che si fondi sulla valorizzazione integrata del sistema naturalistico del Carso e delle attività legate al mare. Le strategie messe in campo sono rivolte al miglioramento delle connessioni ambientali e fisiche tra diversi elementi di interesse e risorse. L'obiettivo è assicurare un funzionamento più corretto del territorio, improntato alla crescita dell'attrattività nel rispetto dell'ambiente.
Elementi costitutivi della città del turismo e del tempo libero sono il sistema ambientale e le attività ricettive a esso compatibili, le produzioni agricole di pregio connesse al turismo agro-alimentare, il sistema culturale.



4. La città sostenibile

Non definisce un ambito a sé, ma si estende a tutta la città e al territorio di Trieste.
Le strategie individuate si articolano in norme di Piano e buone pratiche per la riconversione ecologica, orientate in particolare a:
1. realizzare un sistema di mobilità sostenibile;
2. salvaguardare il sistema idraulico della città e del territorio;
3. supportare lo sviluppo dell'agricoltura "multifunzionale";
4. avviare una nuova politica energetica.

La tavola a fianco rappresenta l'insieme delle visioni strategiche generali.
Vi sono raffigurate tre delle quattro città nominate.
La quarta, la città sostenibile, non trova invece rappresentazione. È infatti costituita da azioni e progetti non esclusivamente di tipo fisico, di frequente connotati da una grana minuta e puntuale, e comunque potenzialmente estendibili a tutto il territorio.



la città policentrica

- centralità urbane, centri di quartiere
- infrastrutture della città policentrica
  linee su ferro (Adria A, tram)
- linee di forza del trasporto urbano
- percorsi ciclopedonali

la città della conoscenza e della produzione

- le aree della produzione, della ricerca, del grande commercio della logistica e delle attività portuali e diportisiche
- "strada delle conoscenza"

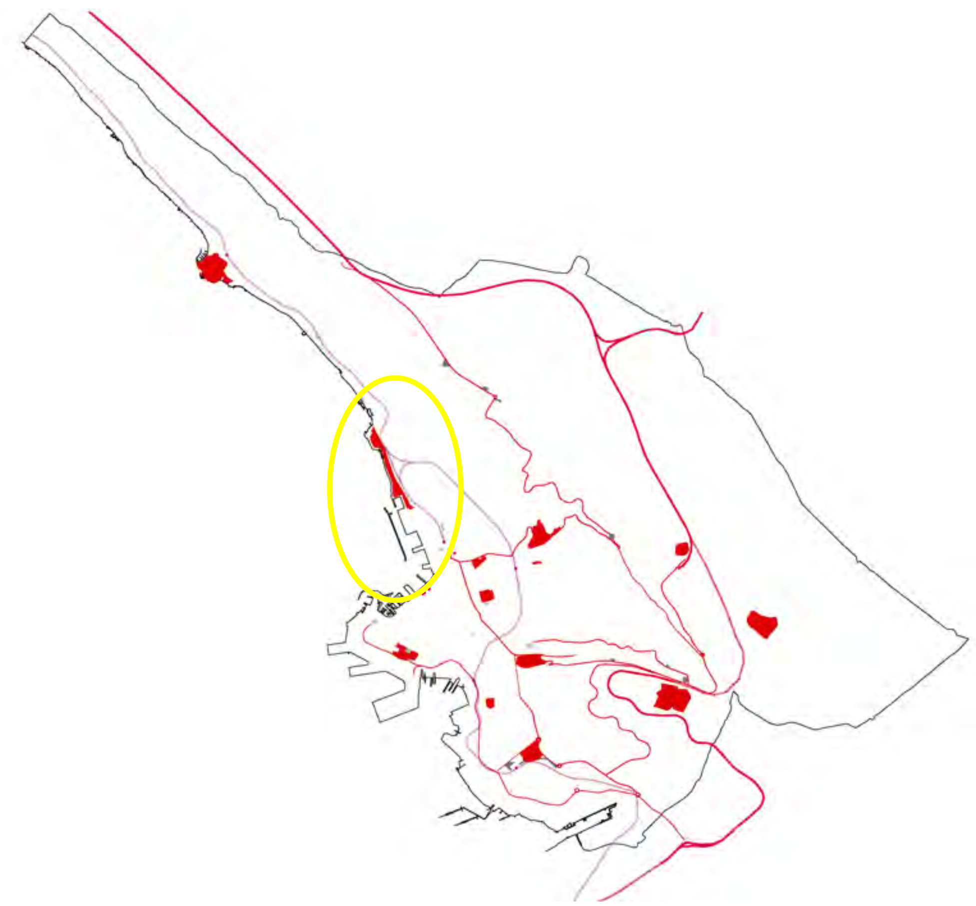
la città del turismo e del tempo libero: dal Carso al mare

- ambiti ed edifici di valore storico-culturale, ambiti ed attività legate al mare (diporto, balneazione, turismo)
- aree ed ambiti agricoli di valore paesaggistico e ambientale
- percorsi ed itinerari ciclabili e cicloturistici, sentieri, ecc.
- consolidamento e istituzione di nuove relazioni con la città e con il Carso

2.1 La città policentrica
scale diverse

Ciò che questo asse strategico persegue è il miglioramento del funzionamento della città, a tre diverse scale: della città capoluogo; urbana; della residenza. Per ciascuna scala vengono individuate le azioni da avviare e i luoghi sui quali intervenire.

Schema delle attrezzature territoriali. Si può leggere il "pettine" delle strade di penetrazione esistenti (in rosso) e la linea della metropolitana individuata dal progetto "Adria A" e ripresa dal Piano (in viola)



1. Scala della città capoluogo

La città capoluogo deve il proprio ruolo di riferimento per un ambito territoriale più ampio alla presenza di grandi attrattori territoriali.
Un fattore importante per il futuro di Trieste è rappresentato dalla capacità di mantenere e rafforzare tale ruolo, migliorando il funzionamento della città e la sua accessibilità. Le strategie riferite a questa scala risultano quindi connesse sia al sistema dei servizi, sia a quello della mobilità.

Consentono il funzionamento della città capoluogo il "pettine" costituito dal sistema di strade che dall'asse autostradale e dalla Grande Viabilità penetrano nel centro urbano, i parcheggi di interscambio e di attestamento, il sistema del trasporto pubblico e su ferro.

Schema delle centralità a scala urbana, del possibile nuovo sistema di trasporto pubblico su ferro, del "pi-greco" dei percorsi ciclo-pedonali individuato nel nuovo Piano Generale del Traffico Urbano ed esteso agli ambiti periferici della città (lungo le rive, nei fondovalle, fino a via Flavia, Rozzol, San Giovanni.

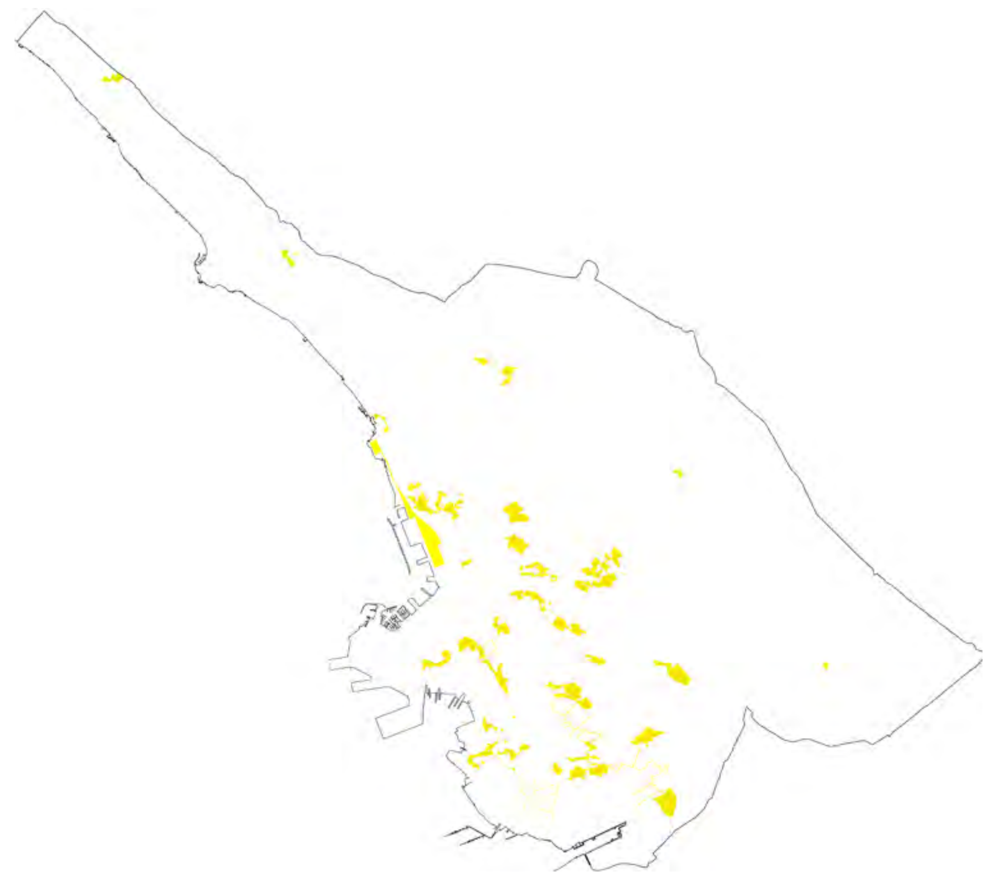


2. Scala urbana

Alla scala di tutta la città le attrezzature di interesse urbano (uffici pubblici e privati, attrezzature sportive, grandi parchi, luoghi della cultura) già disegnano un vero e proprio sistema di centralità, utilizzato non solo da residenti ma anche da turisti e visitatori.

Le strategie di Piano devono tendere al miglioramento dell'accessibilità a servizio di residenti, pendolari e turisti, implementando le diverse forme di mobilità sostenibile e proseguendo sulla strada tracciata dal Piano Generale del Traffico Urbano approvato nel 2013.

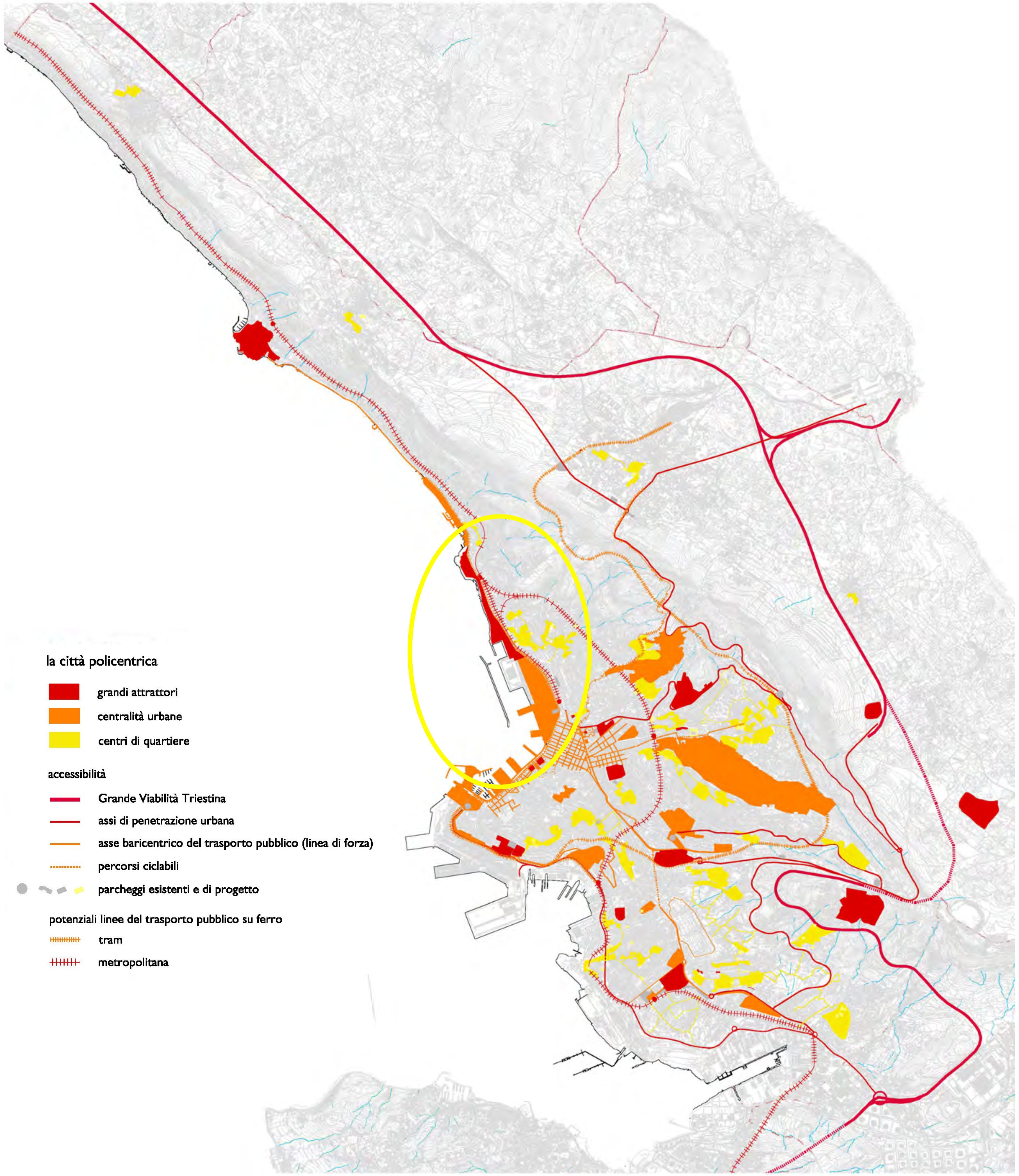
Schema dei luoghi centrali di quartiere



3. Scala della residenza

I diversi tessuti e oggetti edilizi che compongono la città generalmente si accorpano attorno a quartieri autonomi, borghi e rioni, al cui interno si possono riconoscere luoghi centrali che lavorano secondo relazioni di più forte prossimità alla residenza. Tali luoghi centrali presentano diversi livelli di definizione, articolazione funzionale, riconoscibilità fisica, accessibilità.

Le strategie per la piccola scala consistono nel connettere, implementare e consolidare le centralità di prossimità alla residenza, completando le dotazioni nelle aree non ancora adeguatamente servite.



2.1 La città policentrica *luoghi del* welfare

Trieste è una città dove il *welfare* pubblico ha una tradizione ormai antica. Il welfare offerto copre i settori dell'istruzione pubblica, dell'intrattenimento culturale, della promozione/protezione sociale e santitaria (dagli ospedali ai servizi territorializzati), del tempo libero, con particolare riguardo alle attrezzature balneari e a una ricca dotazione di aree verdi (in prevalenza boschi) sul Carso ma anche in città.

Dalle verifiche fatte e dalle carte che rappresentano la distribuzione delle attrezzature, Trieste emerge come una città ricca di servizi. Altrettanto chiara appare però una condizione di dispersione, a volte di separazione, tra usi, funzioni e spazi che dovrebbero stare vicini. Più che l'aumento quantitativo dello standard di servizi pubblici, i temi principali di progetto riguardano quindi la messa a sistema e la riqualificazione degli spazi esistenti, la costituzione e il riconoscimento di veri e propri centri per quartieri, borghi e rioni.

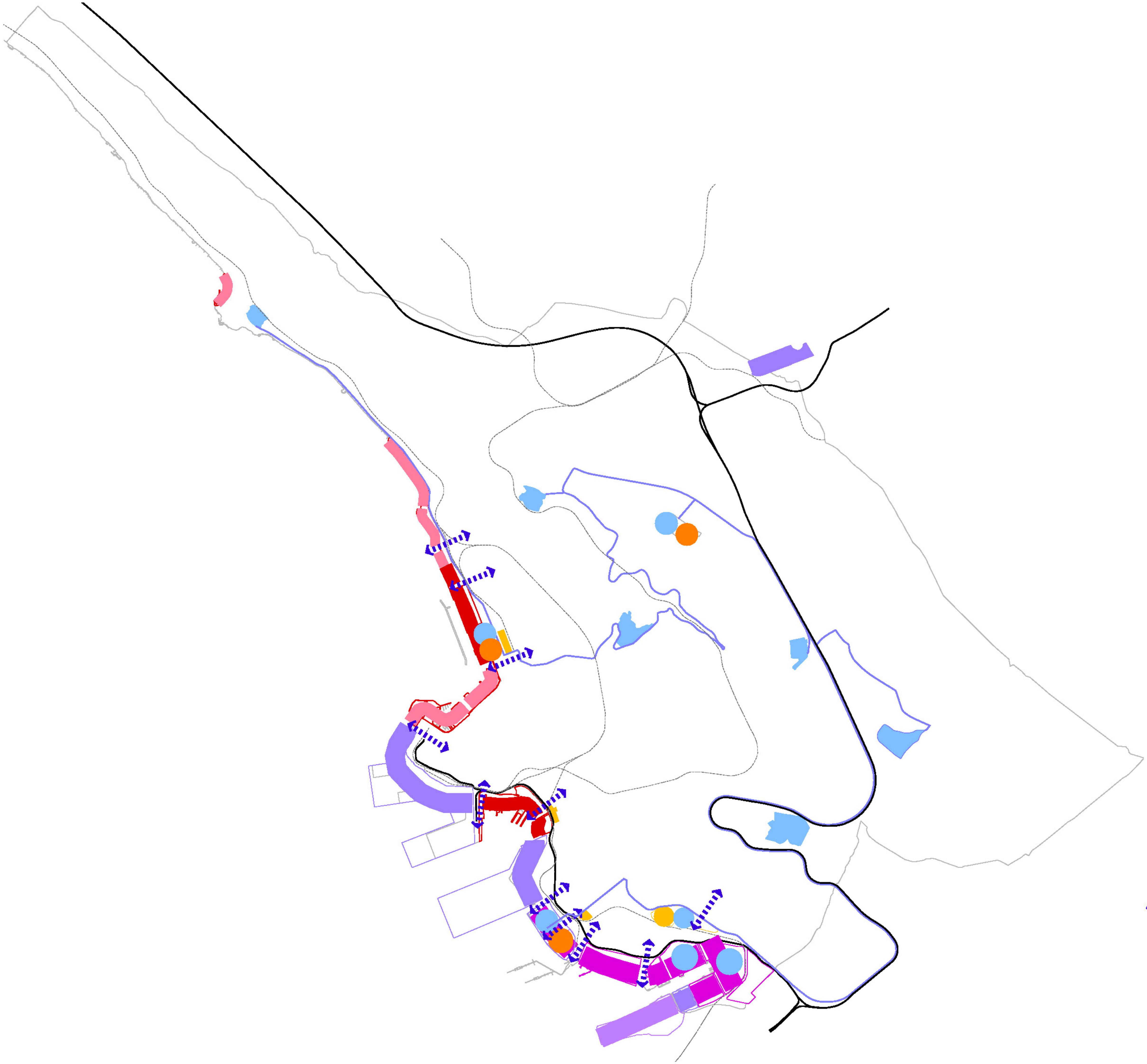
Nel lungo processo di strutturazione e ristrutturazione delle centralità urbane, molti luoghi sembrano essersi costruiti secondo logiche a sé, in modo autonomo dagli altri e dal contesto urbano più ampio, in tempi più o meno rapidi, a seguito di pratiche sociali che tendevano a mettere insieme abitudini consolidate e "tradizionali" con pratiche innovative sorte in risposta a nuove esigenze. I luoghi della socialità, del commercio, del tempo libero sono quelli in cui questi processi meglio si rappresentano. Il risultato è un insieme di "luoghi centrali" non sempre efficiente, di frequente riconoscibile con difficoltà quale elemento qualificante lo spazio urbano alla scala urbana e/o di quartiere.

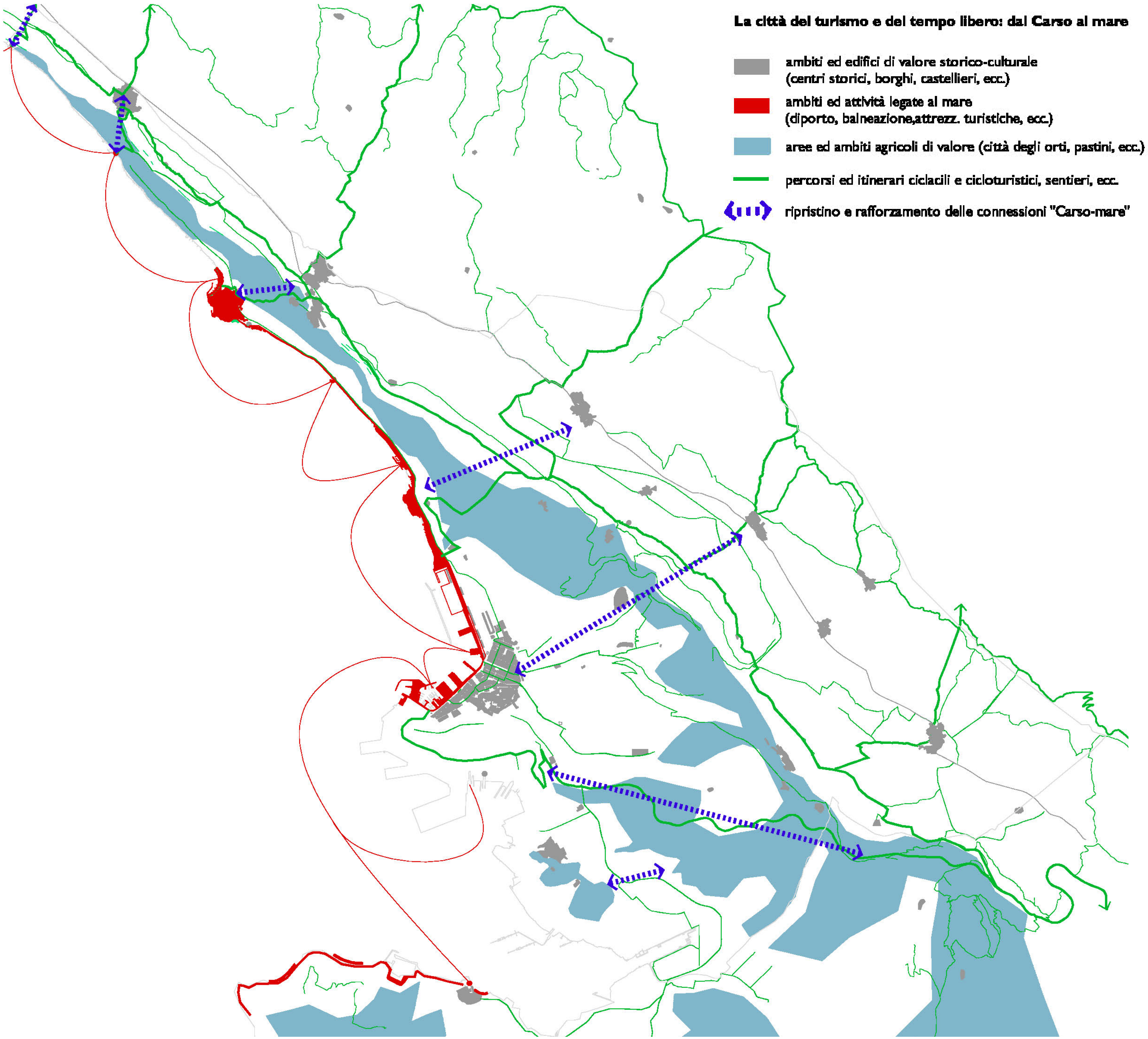
Il nuovo Piano intende cogliere l'opportunità (e la richiesta più volte avanzata, nella fase di ascolto, da molti soggetti) di costruire un progetto di lungo periodo, che ri-articoli l'intero sistema delle attrezzature, dei servizi, degli spazi pubblici e di uso collettivo. Questo anche al fine di offrire una prospettiva ai diversi attori coinvolti, fondata sulla possibilità di sviluppare nuove attività legate all'imprenditoria sociale, ai settori del commercio, dello spettacolo e della cultura, dello sport e del tempo libero.

2.2 La città della conoscenza, della produzione e della logistica
nuove economie

Le strategie generali messe a punto per incentivare nuovi percorsi di sviluppo economico vertono sulla promozione di importanti settori già presenti sul territorio. Tali strategie si affidano a due mosse di natura spaziale e funzionale.
La prima consiste nell'apertura delle aree e delle funzioni portuali, nonché delle loro future espansioni, verso attività diversificate, compatibili sia con quelle marittime sia con usi urbani. La seconda mossa, peraltro strettamente legata alla prima, verte sull'integrazione anche funzionale tra le diverse attività produttive e di ricerca (dall'ideazione del prodotto, alla sua realizzazione, fino alla vendita).

Nello specifico, le strategie previste riguardano:
1. il riconoscimento e l'implementazione della *"tecnology innovation road"* (strada della conoscenza), promuovendo le connessioni tra attività e ambiti esistenti e la realizzazione di nuovi spazi per il trasferimento tecnologico;
2) la promozione delle attività legate al mare: traghetti, marine, approdi, riqualificazone di aree degradate (con particolare riguardo a Porto Vecchio);
3) in riferimento alla logistica, la conferma delle previsioni di espansione contenute nel Piano Regolatore del Porto approvato dal Comitato portuale nel 2009;
4) la riqualificazione delle aree produttive di EZIT;
5) la riqualificazione di via Flavia, quale ambito complesso di connessione tra gli insediamenti produttivi e la città.





2.3 La città del turismo e del tempo libero: tra il Carso e il mare

Questo asse strategico è orientato a rinvenire nuove relazioni e sinergie tra le diverse unità paesaggistiche presenti nel territorio. Con l'espressione "tra il Carso e il mare" si vuole indicare la ricerca di una più forte integrazione tra l'altipiano carsico, le aree marine e costiere, la città in tutte le sue articolazioni morfologiche, unitamente all'insieme di tradizioni e saperi di cui tali contesti sono depositari.
Nell'ambito di questa visione, la principale operazione svolta dal nuovo Piano consiste nell'individuazione di un sistema di relazioni che, anche dal punto di vista spaziale, interconnetta i differenti paesaggi del Carso, del mare e della città. Parte di tali relazioni si affida al ripristino dei vecchi sentieri, che consentivano ai pescatori di vivere tra le due situazioni orografiche dell'altipiano e della costa, utilizzando l'altura del Carso come luogo di vedetta per osservare l'arrivo del pesce e i sentieri che discendono dall'alto per raggiungere i luoghi della pesca.

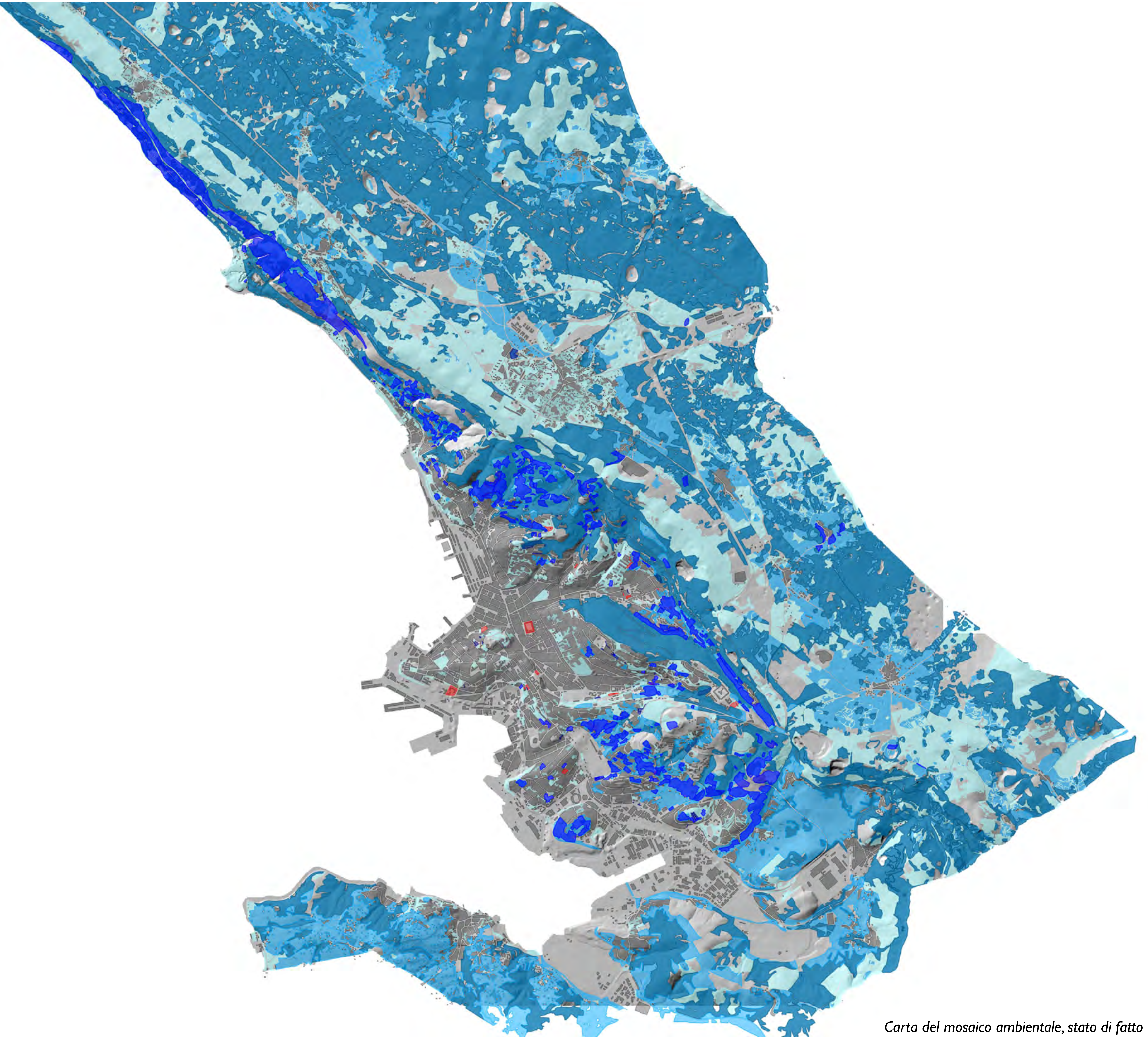
Tra gli obiettivi che orientano questo asse strategico vi è lo sviluppo della fruizione – ludica e per il tempo libero – del territorio, tramite la promozione di un tipo di turismo sostenibile e di alta qualità, affidata alla valorizzazione delle importanti specificità e potenzialità paesaggistiche e produttive presenti.

Le strategie vengono perseguite a partire da un importante atto fondativo, vale a dire dal ridisegno di una sorta di "mappa del turismo", preposta a individuare capisaldi e reti, elementi di connessione dei diversi paesaggi, possibilità di attraversamento in continuità delle parti del territorio. Si tratta, in sostanza, dell'individuazione di porte, approdi, valichi e sentieri.
In particolare:
- sul fronte mare, i capisaldi sono costituiti dagli approdi a grande e piccola scala, dove l'intento è rafforzare i collegamenti via acqua lungo la costa e implementare/completare i progetti di riqualificazione del fronte mare, (costiera, Barcola, Porto Vecchio, Rive e Campo Marzio, Porto Nuovo e area Ezit);
- tra mare e Carso, l'attenzione si concentra sul recupero dei sentieri e della rete cicloturistica in ambito urbano (lavorando sulla continuità con itinerari a lunga percorrenza come la Parenzana);
- sul Carso, l'obiettivo è implementare la rete cicloturistica e l'agricoltura "multifunzionale" (aree di produzione dei pregio, attività agrituristiche);
- sulla fascia collinare, l'intento è sviluppare la produzione agricola di pregio sulle strutture a pastini.

2.4 La città sostenibile
un progetto esteso a tutto il territorio

All'interno del nuovo Piano Regolatore l'obiettivo di rendere Trieste una città sostenibile è prioritario.
Le strategie relative a questo obiettivo sono contenute in molte misure e azioni; consistono in progetti, norme, incentivi.
L'asse strategico della città sostenibile si estende a coprire l'intero territorio del Comune di Trieste, dialogando con misure e strategie analoghe già avviate e in programma alla scala dell'area vasta.
In particolare, gli obiettivi per la rigenerazione sostenibile ed ecologica di Trieste si traducono nei seguenti ambiti operativi:
1. strategie per la mobilità sostenibile (abbattimento degli agenti inquinanti, attraverso lo sviluppo del trasporto pubblico su ferro e il completamento della rete di itinerari ciclo-pedonali urbani ed extraurbani);
2. strategie per l'acqua (inserimento del principio di invarianza idraulica, improntato al ricorso a sistemi di drenaggio, raccolta e riciclo delle acque meteoriche; riduzione dell'impermeabilizzazione dei suoli);
3) strategie per incentivare l'agricoltura "multifunzionale" (produttiva, turistica, volta alla tutela del suolo e dell'ecomosaico paesaggistico);
4) strategie per l'energia (efficientamento energetico, tetti verdi, energie rinnovabili).

In particolare, le strategie per la politica energetica del Comune di Trieste si fondano sulla redazione del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES) e sulla previsione, contenuta nel nuovo Piano Regolatore, di incentivi per la riqualificazione energetica di singoli edifici e di intere parti di città (cfr. Norme Tecniche di attuazione e Schede progetto).



Carta del mosaico ambientale, stato di fatto

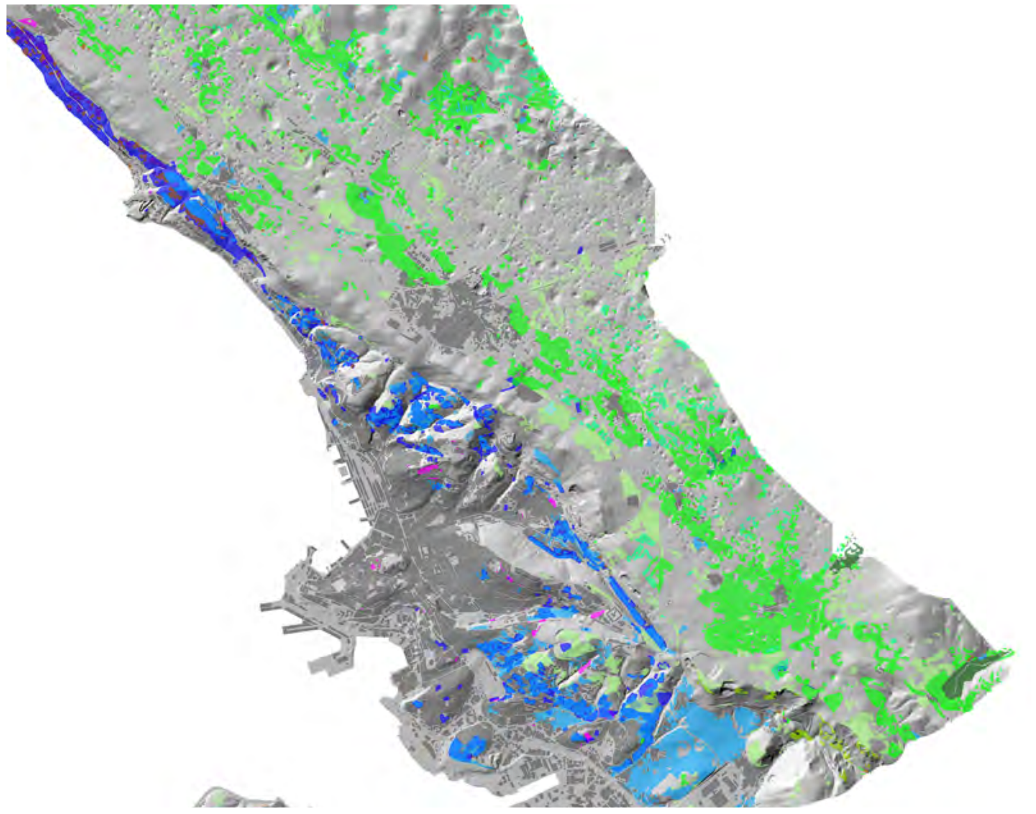
Realizzazione di un sistema della mobilità sostenibile: percorsi ciclo-pedonali



Salvaguardia del sistema idraulico della città: rete idrografica



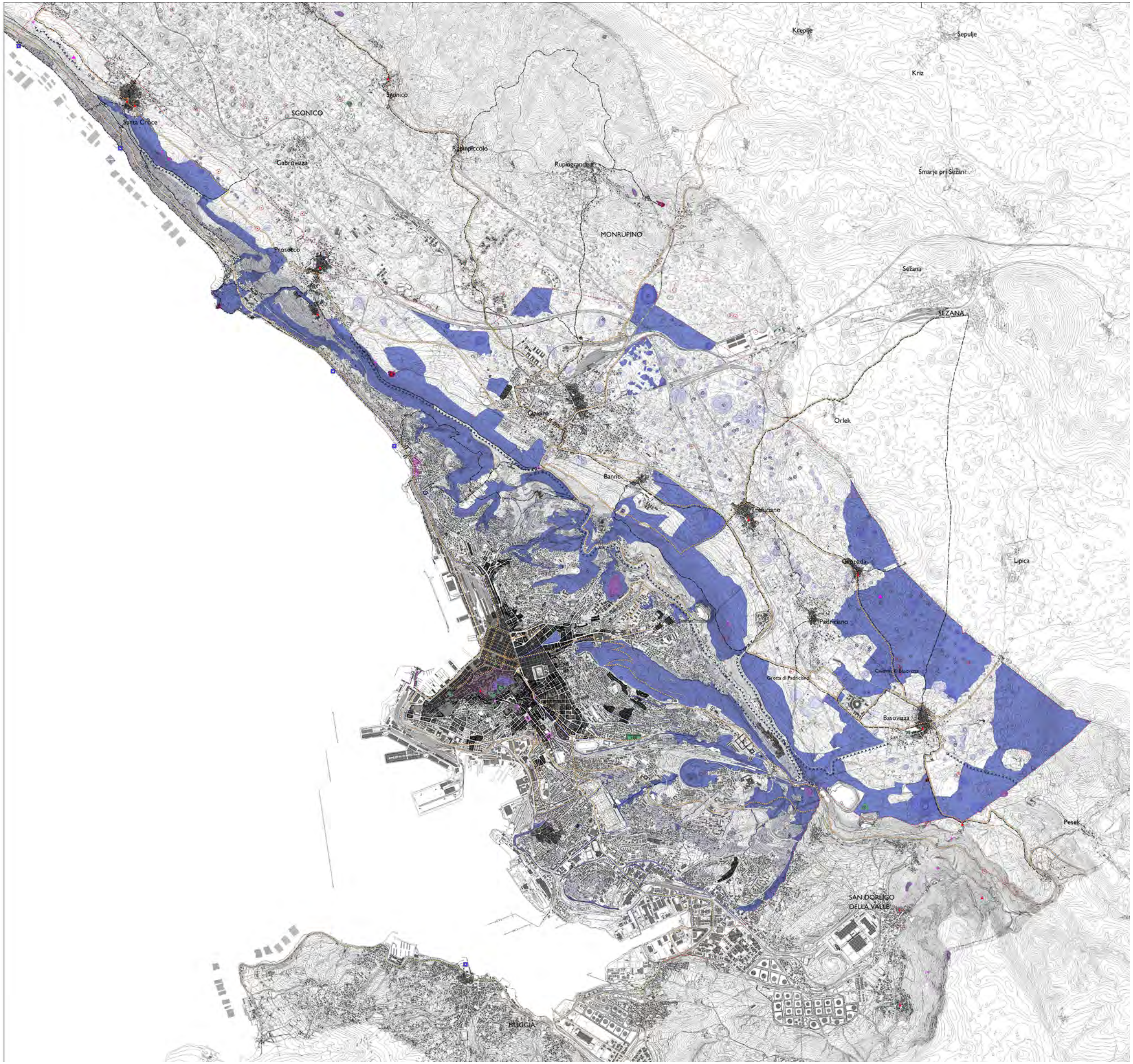
Incentivazione dell'agricoltura "multifunzionale": ambiti agricoli e prativi (in base alla classificazione del Manuale degli habitat FVG)



Le strategie messe a punto per la ***mobilità sostenibile*** vertono principalmente su azioni volte ad abbattere l'emissione di agenti inquinanti.
Tale obiettivo è già stato posto al centro del Piano Generale del Traffico Urbano (approvato nel 2013), cui il nuovo Piano Regolatore fa riferimento per quanto riguarda la predisposizione di strategie e scelte del sistema della mobilità.
In più, il Piano Regolatore affida alle politiche di sviluppo del trasporto pubblico, in particolare del trasporto pubblico su rotaia, un ruolo importante e prioritario, attraverso:
1. il ripristino delle linee ferroviarie dismesse urbane. Il riferimento è alla linea metropolitana già compresa nel progetto Adria A e all'adattamento della linea ferroviara da Campo Marzio a Opicina;
2. la realizzazione di nuove piste ciclabili e il completamento di quelle esistenti.

Le strategie attinenti alla salvaguardia del ***sistema idraulico*** della città e del territorio si articolano su diversi fronti.
In primo luogo, l'attenzione si concentra sulle condizioni e sul buon funzionamento dei corsi d'acqua di superficie.
A tal fine, lo Studio geologico si è concentrato sulla valutazione dello stato degli impluvi. Da tale valutazione sono derivati input e informazioni di rilievo per le disposizioni normative di Piano, volte a tutelarne la funzionalità idraulica e ambientale.
Ulteriori indicazioni – sempre fornite in sede di Studio geologico – hanno riguardato la consistenza delle doline in territorio comunale e la loro indeficabilità.
In tutte le aree della trasformazione e della ristrutturazione urbanistica, il Piano fornisce infine indicazioni di dettaglio per assicurare i principi di invarianza idraulica.

Le strategie per l'***agricoltura "multifunzionale"*** riguardano lo sviluppo di un tipo di agricoltura integrata che, accanto al settore primario tradizionale, dia spazio anche a forme di produzione (in prevalenza orticola) e consumo a km zero, orientate a soddisfare il fabbisogno delle comunità locali. Se concentrata entro la prima fascia periferica urbana, tale tipologia di attività agricola può assumere l'importante funzione di filtro tra i boschi e l'abitato. In tal modo, nelle aree ai margini degli insediamenti, l'uso agricolo del territorio diviene un dispositivo efficace per ostacolare la propagazione degli incendi che, sempre più numerosi, flagellano i boschi del Carso anche per le elevate temperature estive dovute al cambiamento climatico. Altro elemento importante, connesso allo sviluppo dell'agricoltura "multifunzionale", attiene alla promozione nell'area carsica di attività silvo-pastorali. Si tratta di attività che potrebbero assicurare la manutenzione del territorio, oltre che il ripristino di un assetto e di un'immagine che, fino agli anni Cinquanta del secolo scorso, si caratterizzavano per la prevalente copertura del suolo a landa carsica.
Perseguire questo tipo di agricoltura equivale quindi a delineare alcuni importanti obiettivi per il territorio come: contribuire al soddisfacimento del fabbisogno alimentare; promuovere nuovi posti di lavoro legati al settore agricolo e ricettivo; incentivare produzioni di eccellenza eno-gastronomica; garantire la salvaguardia e la manutenzione del territorio e dei suoi valori; promuovere un tipo di turismo legato alla valorizzazione del paesaggio.



3. Carta dei valori

(rif. Tav. PS3, Carta dei Valori, scala 1:20.000)

Elementi strutturali

Elementi naturali

- Presidi ambientali e corridoi ecologici
- Corridoi ecologici (filari e impluvi)
- Pastini e pendii rimodellati a terrazzi
- Doline con raggio >50m
- Doline con raggio <50m
- Grotte
- Geositi
- Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi

Elementi antropici

- Vedette e belvederi
- Visuali di pregio
- Itinerari ciclo-pedonali
- Percorsi di interesse
- Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici
- Aree a rischio archeologico
- Ville e palazzi di pregio storico-architettonico
- Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale

Elementi ricognitivi

- ① Monumenti e luoghi della Prima Guerra Mondiale
- ② Monumenti e luoghi della Seconda Guerra Mondiale
- T Teatri
- c Castellieri
- C Castelli
- O Osservatori
- M Musei
- Chiese
- Porticcioli
- Faro

Confine comunale

Luoghi identiari periurbani
(Fonte: Questionario Fase di Ascolto 2012)


Piazza Unità d'Italia

88%


Canale e Pizza Ponterosso

41%


Viale XX Settembre

10%


Passeggio Sant'Andrea

2%


Carso

37%


Barcola

31%


Rive

50%


Giardino Pubblico

4%


Castello San Giusto

45%

Percentuali sul totale delle segnalazioni pervenute

Carta dei valori

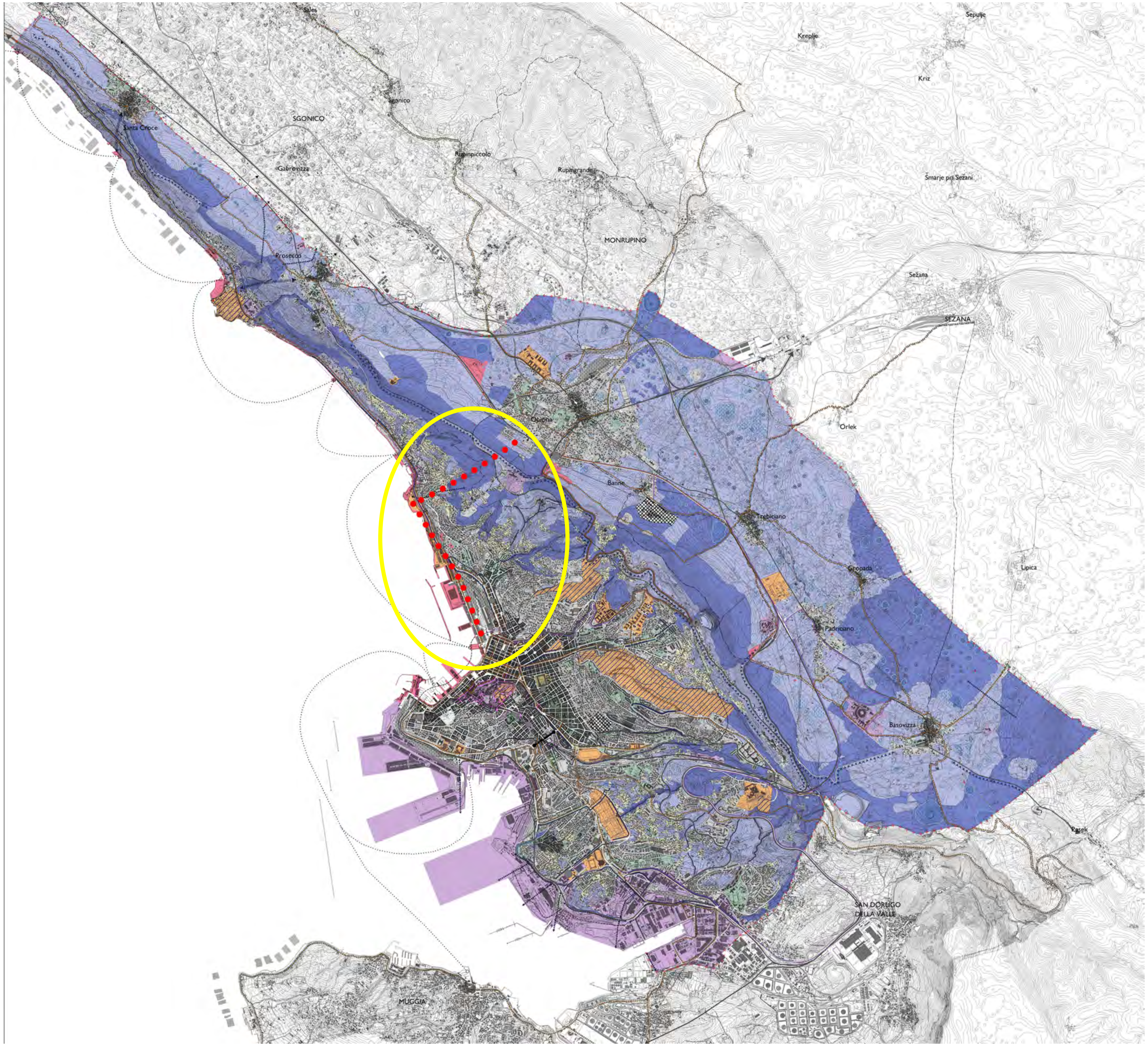
(rif. Tav. PS3 Carta dei Valori scala 1:20.000)

La Carta dei valori ricostruisce e rappresenta il quadro degli elementi, dei luoghi e degli edifici che costituiscono le eccellenze del territorio, l'ossatura su cui si fondano i caratteri contraddistintivi e indentitari della città e dei suoi paesaggi.
Si tratta quindi di componenti che appartengono al patrimonio culturale, paesaggistico e ambientale del territorio: elementi naturali e artificiali, areali e puntuali di grande qualità, già vincolati e non.

La Carta dei valori fa parte del Piano struttura e fissa, con particolare riferimento al paesaggio, gli elementi stabili e il sistema delle invarianti, come previsto nella Relazione di flessibilità.

4. Sistemi, ambiti e flessibilità strutturale

Nel Piano struttura sono individuati i sistemi di progetto a lungo termine. Essi contengono anche aree che nel Piano operativo appartengono ad altri sistemi. Nel momento in cui vengono meno le condizioni per la permanenza delle funzioni esistenti, le zone previste nel Piano operativo possono essere modificate in coerenza con il sistema di progetto del Piano struttura a condizione che si rimanga entro i limiti del 10% di incremento della superficie di zona e a condizione che rimanga soddisfatta la verifica degli Standard urbanistici (flessibilità strutturale, cfr. Relazione di flessibilità). A ogni sistema corrisponde una tabella di obiettivi e strategie riportata alla fine di questo documento.

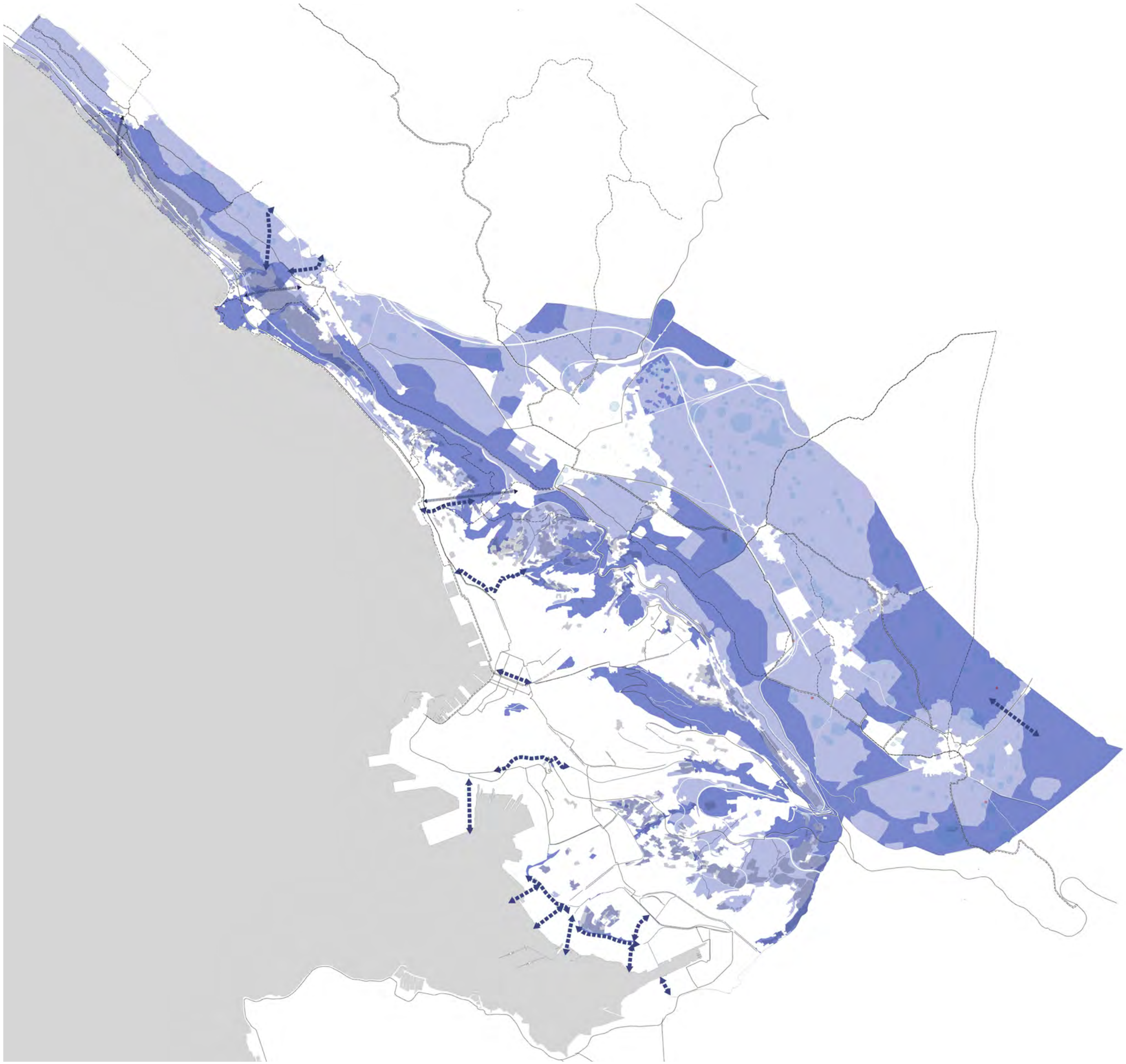


Tav. PS2_Piano struttura, scala 1:10.000

4.1 Sistema ambientale e del paesaggio

Il Sistema è costituito da due ambiti principali che attengono a strategie e obiettivi differenti:
- Presidi ambientali e corridoi ecologici;
- Aree del Mosaico ambientale.

I due diversi ambiti, da un lato, costituiscono il telaio della rete ecologica esistente e di progetto, dall'altro, individuano le aree alle quali il Piano assegna una vocazione agricola "multifunzionale".
Viene inoltre individuato il ruolo strutturale dei collegamenti tra i grandi sistemi di paesaggio (Altipiano, Ciglione, Rive), da consolidare.
Ulteriori elementi di interesse paesaggistico, puntuali o lineari (quali pastini, doline, vedette, grotte, percorsi, ecc.) sono individuati nella Carta dei valori.
Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.



Sistema Ambientale e del paesaggio

- Presidi ambientali e corridoi ecologici (Rete Ambientale)
- Mosaico ambientale e zone agricole
- Corridoi ecologici da realizzare
- Corridoi ecologici (filari e impluvi)
- Pastini e pendii rimodellati a terrazzi
- Consolidamento delle relazioni Mare - Carso

Elementi naturali
- Doline con raggio > 50m
- Doline con raggio < 50m
- Grotte
- Geositi
- Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi

Elementi antropici
- Vedette e belvederi
- Visuali di pregio
- Itinerari ciclo-pedonali
- Percorsi di interesse

4.2 Sistema insediativo



Il Sistema insediativo è costituito da due ambiti strutturali principali:
- Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici;
- Aree della riqualificazione e trasformazione.

In risposta all'obiettivo di salvaguardare e migliorare i caratteri paesaggistici e ambientali dello spazio urbano e degli edifici, nonchè di conservare i principi insediativi rappresentativi della cultura dei luoghi, viene assegnato un ruolo strutturale anche all'ambito della Città degli orti.

Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.

Aree della grande trasformazione

Il Piano individua le seguenti 3 aree della grande trasformazione:
1. Campo Marzio;
2. Ex Caserma di Banne;
3. Ambito di via Rossetti e via Cumano.

Per ciascuna area il Piano definisce obiettivi e strategie in relazione al ruolo che i singoli luoghi vengono ad assumere nel progetto complessivo per lo sviluppo della città e del territorio.

Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.

Sistema Insediativo

Aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici

Aree a rischio archeologico

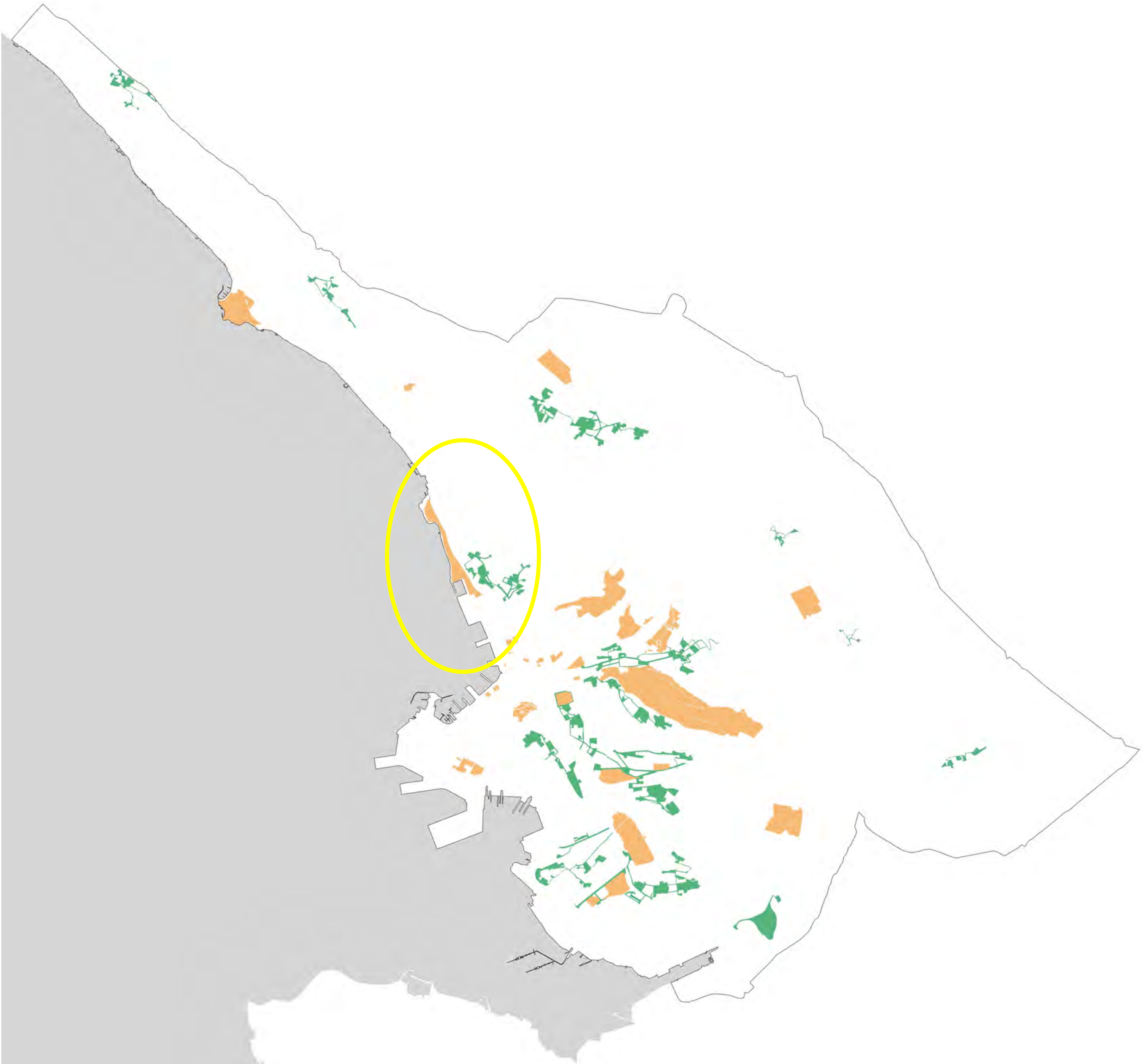
Aree della riqualificazione e trasformazione

Città degli orti

Aree della grande trasformazione

Aree della grande trasformazione

4.3 Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi



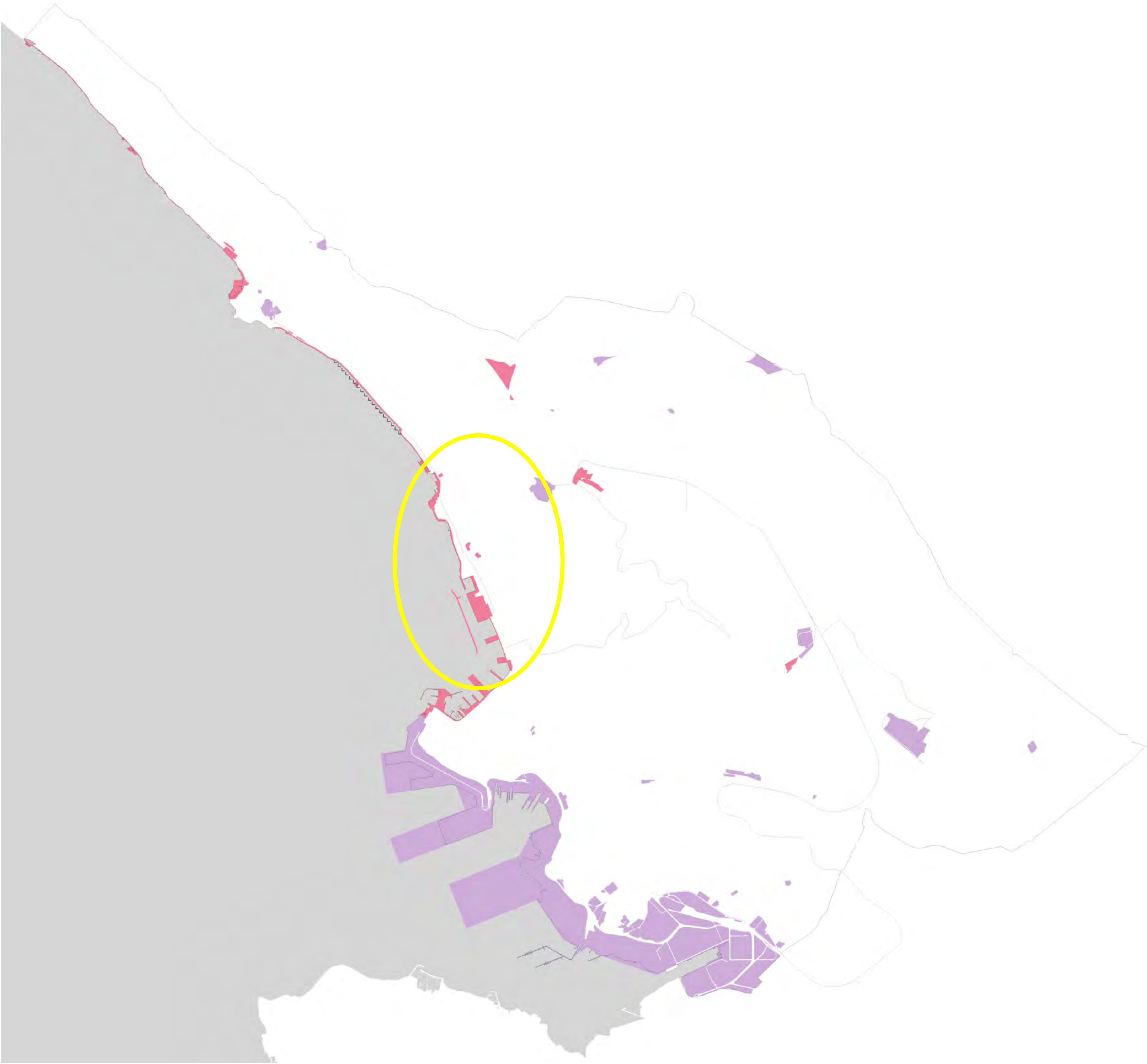
Il Piano struttura suddivide le aree a servizi e attrezzature collettive in due ambiti che rispondono a differenti ruoli entro la città:
- Centralità a scala urbana e territoriale;
- Centri di quartiere.

Le Attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale non vengono invece rappresentati, in quanto parte integrante di altri sistemi all'interno dei quali essi ricadono. Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento.

Sistema delle attrezzature e degli spazi collettivi

Centralità a scala urbana e territoriale

Centri di quartiere



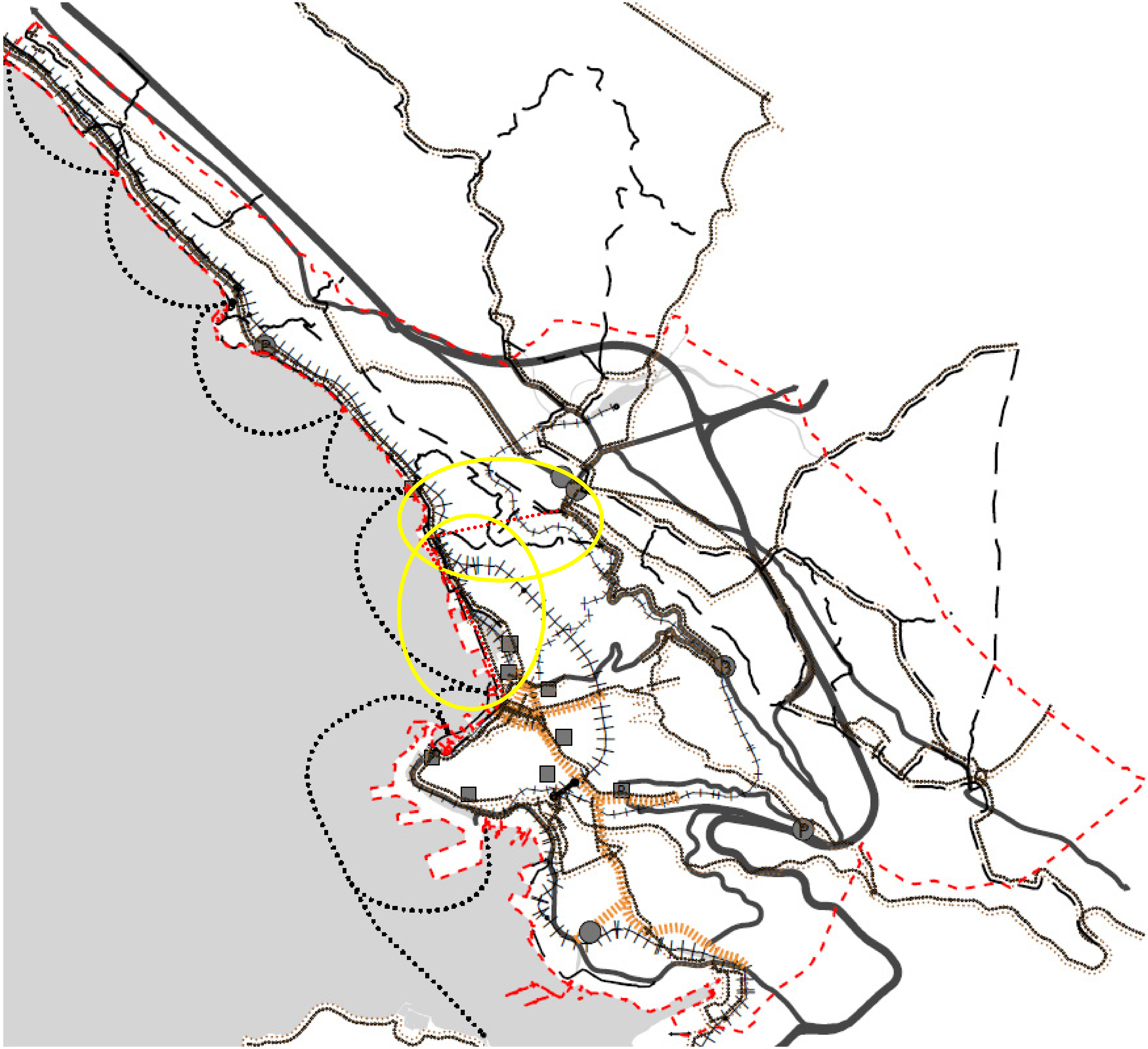
4.4 Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

Il Piano struttura individua due ambiti che attengono a obiettivi e strategie differenti e presentano diverse modalità di relazione con le altre zone della città:
- Aree della produzione, della logistica, grande commercio e ricerca;
- Aree del turismo e dell'affaccio a mare.
Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento, attinenti alle azioni previste dal Piano operativo. Per quanto riguarda invece l'ipotesi di ampliamento dell'arenile rappresentata nella tavola del Piano struttura, non trattandosi di azione direttamente prevista nel Piano operativo, il riferimento è alla Relazione di Flessibilità (elaborato Rf).

Sistema della produzione, delle attività marittime, del grande commercio, della ricerca e del turismo

- Ambito della produzione, della logistica, del grande commercio e della ricerca
- Strada della "conoscenza e dell'innovazione"
- Ambito del turismo e dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata
- Ipotesi di ampliamento dell'arenile

4.5 Sistema della mobilità



Il progetto del Sistema della mobilità prevede, a lungo termine, una radicale trasformazione delle strategie delineate dai Piani Regolatori precedenti. Esso riduce infatti le previsioni di nuove infrastrutture stradali, assumendo l'obiettivo del riuso delle linee di trasporto su ferro oggi sottoutilizzate, in un'ottica di miglioramento delle connessioni alla scala sovracomunale e transfrontaliera.
Un ruolo strutturale viene assegnato anche alla rete ciclo-pedonale.
Per gli obiettivi e le strategie relativi al Sistema si vedano le tabelle riportate alla fine di questo documento, attinenti alle azioni previste dal Piano operativo. Per quanto riguarda invece l'ipotesi di nuove connessioni stradali tra Porto Vecchio e Campo Marzio rappresentata nella tavola del Piano struttura, non trattandosi di azione direttamente prevista nel Piano operativo, il riferimento è alla Relazione di Flessibilità (elaborato Rf).

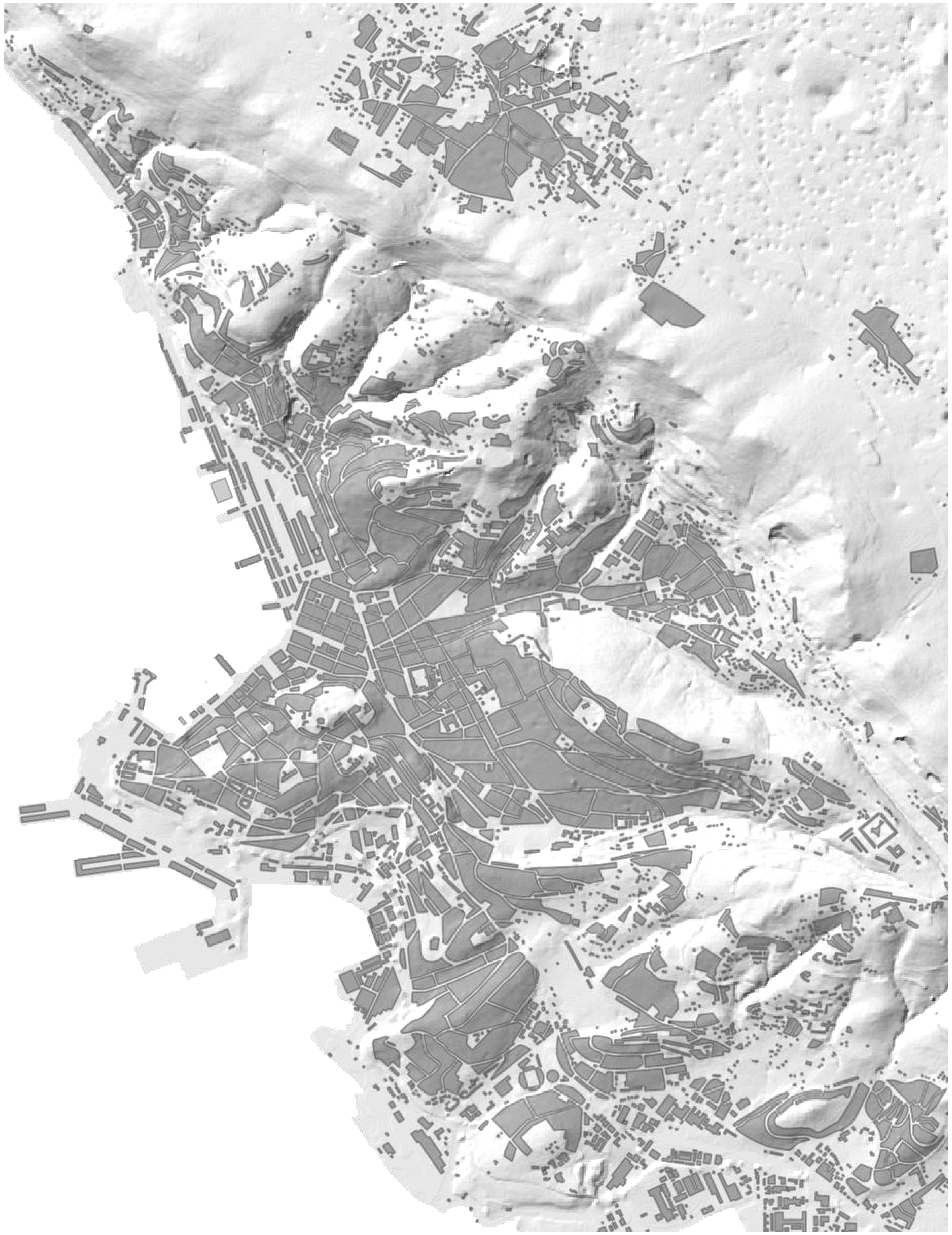
Sistema della mobilità

Collegamenti marittimi
Assi di penetrazione
Grande viabilità
Ipotesi metropolitana leggera
Ipotesi tram o similari
Parcheggi di attestamento (P = di progetto)
Parcheggi di interscambio (P = di progetto)
Assi delle centralità
Zone ferroviarie
Gallerie di progetto
Ipotesi di nuove connessioni stradali
Itinerari ciclo-pedonali
Percorsi pedonali
Nuova connessione Trieste - Porto Vecchio - Carso

Sistema della mobilità



Viabilità principale di primo livello
(Fonte: Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logisitca - PRITMML)



5. Schema obiettivi e strategie per il territorio comunale

Le tabelle che seguono, anticipate dallo schema di sintesi con l'articolazione dei Sistemi, evidenziano in modo schematico il legame tra Piano struttura e Piano operativo.

Nella Prima colonna sono riportate le componenti strutturali del Piano: i cinque sistemi con i relativi ambiti/sottosistemi che troviamo nella tavola del Piano struttura e gli elementi di interesse paesaggistico della Carta di Valori.

Nella seconda colonna sono elencate le zone e gli elementi del Piano operativo riferiti ad ogni ambito, mostrando come ogni sistema e relativi ambiti del Piano struttura si traducano nella zonizzazione.

Nelle tre colonne successive sono riportate le informazioni utili alla gestione delle varianti non sostanziali del Piano:

- la colonna "fonti analitiche e componenti" indica i riferimenti e le fonti utilizzate per individuare sistemi, ambiti/sottosistemi e zone permettendo di ricostruire il processo di formazione del piano;

- la colonna "obiettivi" elenca sinteticamente gli obiettivi, riferiti ad ogni ambito/sottositema, che devono essere rispettati anche nelle varianti non sostanziali;

- la colonna "strategie" indica le operazioni messe in campo per il raggiungimento degli obiettivi, sotto forma di ridisegno della zonizzazione e messa a punto delle norme di attuazione.

SISTEMA AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO — SOTTOSISTEMI:

- **mosaico ambientale e zone agricole** — ZONE E
  - E2 Agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi Agricole e forestali ricadenti
  - E3 negli ambiti silvo - zootecnici
  - E4.1 Agricole paesaggistiche del Carso
  - E4.2 Agricole paesaggistiche della Costiera
  - E4.3 Agricole paesaggistiche collinari periurbane
- **presidi ambientali e corridoi ecologici**
  - ZONE F
    - F2 Di tutela ambientale di ambiti boschivi
    - F3 Di tutela ambientale di interesse silvo - zootecnico Di tutela ambientale di
    - F4 interesse agricolo paesaggistico
  - PRESCRIZIONI PARTICOLARI
    - Siti riproduttivi e corridoi ecologici
    - Filari di interesse ambientale
    - Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi
    - Impluvi
    - Disciplina dei pastini
- **elementi di interesse paesaggistico** — PRESCRIZIONI PARTICOLARI
  - Doline
  - Vedette, belvederi e visuali di pregio
  - Grotte
  - Geositi
  - Percorsi di interesse paesaggistico - ricreativo

Centro urbano di pregio ambientale del Porto Vecchio

SISTEMA INSEDIATIVO — SOTTOSISTEMI:

- **aree della conservazione dei caratteri storico - architettonici**
  - ZONE A, B0, B0b B0.PV, B0.PV.1, B0.PV.2
    - A0 Centro storico
    - A2 Nuclei di interesse ambientale di tipo A di Santa Croce, Prosecco,
    - A3 Contovello Zone soggette a ristrutturazione edilizia
    - B0 Centro urbano di pregio ambientale
    - **B0.PV - B0.PV.1 - B0.PV.2** Centro urbano di pregio ambientale del Porto Vecchio
    - B0b Borghi originari carsici e periurbani
  - PRESCRIZIONI PARTICOLARI
    - Ville e palazzi di pregio storico - architettonico
    - Ville ed edifici di interesse storico - testimoniale
    - Aree a rischio archeologico
- **aree della riqualificazione e trasformazione**
  - ZONE B, C, V
    - Bo Città degli oggetti 1, 2, 3, 4
    - Bg Città dei giardini 1, 2, 3
    - Bg4 Città degli orti
    - C Nuova città dei giardini
    - V Verde privato
  - ZONE I
    - I Direzionali
    - **I.PV Direzionali nell'ambito del Porto Vecchio**
- **aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica** — ZONE O
  - O1 Miste commerciali, direzionali e ricettive
  - O2 Campi per nomadi

AREE DELLA GRANDE TRASFORMAZIONE — SOTTOSISTEMI:

- **aree della grande trasformazione** — PRESCRIZIONI PARTICOLARI
  - Campo Marzio
  - Ex Caserma di Banne
  - Ambito di via Rossetti via Cumano

SISTEMA DELLA PRODUZIONE, DELLE ATTIVITÀ MARITTIME, DEL GRANDE COMMERCIO, DELLA RICERCA E DEL TURISMO

- AMBITO DELLA PRODUZIONE, LOGISTICA, COMMERCIO
  - **aree produttive e artigianali** — ZONE D
    - Piano territoriale infraregionale
    - D1.1 Attività produttive industriali ed artigianali di interesse regionale
    - D1.3 Insediamenti industriali ed artigianali nel comprensorio EZIT
    - D3 Insediamenti industriali ed artigianali
    - D3a Attività di trattamento rifiuti
    - D3b Zone artigianali di Monte S. Pantaleone
    - D4 Attività estrattive
  - **aree delle attività marittime e della logistica** — ZONE L, N
    - L1a Porto nuovo
    - N1 Interscambio merci
  - **aree del commercio** — ZONE H
    - Hc Commerciali destinate a grandi strutture di vendita
    - H2 Nuovo centro commerciale di interesse comunale comprensoriale
    - H3 Commerciale di interesse comunale comprensoriale
  - **aree della ricerca** — ZONE P
    - P Ricerca scientifica e tecnologica
- AMBITO DEL TURISMO E DELL'AFFACCIO URBANO A MARE E DELLA PORTUALITA'
  - **aree del turismo**
  - **aree dell'affaccio urbano al mare e della portualità allargata** — ZONE G
    - G1a Turistico - ricettive marine
    - **G1a.PV - Turistico nautica**
    - G1b Balneari turistiche
    - G1e Balneari della costiera
    - G1d Turistico - ricettive del Carso
    - G1e Turistiche per campeggi
  - **ambiti della riqualificazione urbana I** — ZONE L
    - L1b Porto urbano - rive
    - **L1c1 - L1c2 - L1c3 - L1c4 - L1c5 Porto Vecchio**
    - L2 Portuali di interesse comunale

SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E SPAZI COLLETTIVI — SOTTOSISTEMI:

- **centralità a scala urbana e territoriale**
- **attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale**
- **ambiti della riqualificazione II (centri di quartiere)**

ZONE S

- S1 Attrezzature per la viabilità ed i trasporti
- S2 Attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura
- S3 Attrezzature per l'istruzione
- S4 Attrezzature per l'assistenza e la sanità
- S5 Attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto
- S6 Servizi tecnologici
- S6.R Servizi tecnologici per la radiodiffusione
- S6.TV Servizi tecnologici per la radiodiffusione televisiva

SISTEMA DELLA MOBILITA' — SOTTOSISTEMI:

- **servizi stradali e parcheggi** — ZONE Z
  - Z1 Aree riservate alla viabilità
  - Z2 Zone ferroviarie
  - Zp Parcheggi ed autorimesse

Schema con l'articolazione dei Sistemi

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE E AZIONI
SISTEMA AMBIENTALE E DEL PAESAGGIO articolato in: **Presidi ambientali e corridoi ecologici**	Zone di tutela ambientale di ambiti boschivi (zone F2) Zone di tutela ambientale di interesse silvo – zootecnico (zone F3) Zone di tutela ambientale di interesse agricolo paesaggistico (zone F4) Siti riproduttivi e corridoi ecologici puntuali e areali Filari di interesse ambientale Laghetti, stagni, risorgive, sorgenti, pozzi Impluvi	- Carta dei valori ambientali - Carta Habitat delle specie protette - Parchi costituenti potenziali capisaldi ambientali urbani - Carta dell'idrografia (impluvi costituenti potenziali corridoi ecologici urbani) - Filari costituenti potenziali corridoi ecologici urbani - Rilievi sul campo	**1.** Salvaguardia e rafforzamento degli ecosistemi **2.** Salvaguardia delle valenze paesaggistiche e ambientali **3.** Definizione di una rete ecologica (a partire dai Presidi ambientali esistenti) **4.** Definizione di una rete ecologica anche all'interno della città densa **5.** Definizione di garanzie di continuità al sistema faunistico **6**. Miglioramento della fruibilità del paesaggio **7.** Definizione di garanzie di sicurezza idraulica **8.** Per i Presidi ambientali sovrapposti ai Servizi individuati nel Piano struttura PS1 (Parco urbano del Boschetto, Parco urbano di Cologna, Parco urbano di Miramare, aree verdi Ospedale di Cattinara, Giardino pubblico de Tommasini, Parco della Rimembranza) l'obiettivo è quello di mantenere e valorizzare il loro ruolo sia all'interno del sistema ambientale, sia come grandi attrezzature urbane.	**1.1** Individuazione e tutela delle zone dei Presidi ambientali a partire dalle aree di maggior pregio esistenti **1.2** Riconoscimento del valore ambientale all'attività agro-silvo-pastorale nella costituzione di specifici habitat ed ecosistemi **2.1** Individuazione e tutela nelle NTA di specifiche aree di valore paesaggistico e ambientale: doline, laghetti e stagni, filari di interesse ambientale, grotte, itinerari, sentieri e piste ciclabili di interesse paesaggistico **3.1** Disegno di una rete di spazi destinati a potenziali corridoi ecologici urbani ed extraurbani (zone F- presidi ambientali e corridoi ecologici, tra i quali filari di interesse ambientale, siti riproduttivi e impluvi) **3.2** Il simbolo "Corridoi ecologici da realizzare" individua direttrici lungo le quali devono essere mantenuti o previsti i corridoi di spazi aperti verdi tra le aree edificate per garantire la continuità della rete ecologica **4.1** Individuazione e tutela degli impluvi e dei filari di interesse ambientale esistenti e di progetto **5.1** Disegno di una rete di spazi destinati a potenziali corridoi ecologici urbani ed extraurbani (zone F- presidi ambientali e corridoi ecologici, tra i quali filari di interesse ambientale, siti riproduttivi e impluvi) **6.1** Salvaguardia e rafforzamento della rete dei percorsi esistenti all'interno delle zone agricole, in particolare di quelli che vanno dal Carso al mare **7.1** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona (NTA) **7.2** Individuazione delle zone interessate da dissesto idrogeologico e loro inedificabilità **7.3** Individuazione degli impluvi prevedendone l'inedificabilità, l'obbligo di mantenere una fascia di suolo non recintata, consentendo esclusivamente opere di difesa ambientale, di sistemazione idraulico-forestale, nonché il mantenimento e il ripristino della sentieristica esistente. **8.** salvaguardia delle aree confermandole come zone a servizi
Mosaico ambientale – le zone agricole E	Zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti boschivi (zone E2) Zone agricole e forestali ricadenti negli ambiti silvo-zootecnici (zone E3) Zone agricole paesaggistiche del Carso (zone E4.1) Zone agricole paesaggistiche della Costiera (zone E4.2) Zone agricole paesaggistiche collinari periurbane (zone E4.3)	- Carta dell'uso del suolo - Carta dei valori ambientali - Catasti antichi (Franceschino, Giuseppino): uso del suolo	**1.** Mantenimento della diversità e ricchezza del mosaico agricolo-ambientale, caratterizzata dai differenti paesaggi dell'altipiano carsico e dei versanti terrazzati del Flysch **2.** Sviluppo dell'attività agricola "multifunzionale", che svolge funzioni produttive, turistiche, di tutela del suolo e dell'ecomosaico paesaggistico e sociale **3.** Recupero della landa carsica **4.** Limitazione del rischio di incendi attorno ai centri abitati **5.** Miglioramento della fruibilità dei percorsi per il tempo libero **6.** Ridefinizione dei limiti dell'edificato **7.** Miglioramento della fruizione del territorio	**1.1** Riorganizzazione delle aree agricole, graduando gli interventi attraverso la definizione di specifiche zone e relative NTA **2.1** Previsione di destinazioni d'uso articolate in relazione alle specifiche zone agricole **2.2** Consolidamento dell'agricoltura "multifunzionale" (produzione, vendita diretta, agriturismo, attività sociali e scientifiche) e delle attività agro-pastorali **2.3** consolidamento dell'uso agricolo in corrispondenza alle aree storicamente vocate, attraverso l'articolazione e l'incremento delle zone agricole E4.1, E4.2 ed E4.3 **3.1** Consentire l'insediamento di produzioni agricole e zootecniche locali anche con lo scopo di salvaguardare i caratteri specifici del paesaggio, così come previsto nelle zone E3 **4.1**Individuazione di cinture agricole a servizio dell'attività agricola nei borghi carsici, così come previsto nelle zone E4.1 **5.1** Salvaguardia e rafforzamento della rete dei percorsi esistenti all'interno delle zone agricole, in particolare di quelli che vanno dal Carso al mare **6.1** Contenimento dello sviluppo dell'edificazione lungo le principali strade di connessione territoriale **6.2** Mantenimento di varchi inedificati tra gli insediamenti esistenti finalizzato a evitare la saldatura tra gli insediamenti stessi **6.3** Completamenti e ampliamenti dei lotti a destinazione residenziale nei limiti definiti dalla flessibilità **7.1** Individuazione di percorsi e itinerari di interesse paesaggistico al fine di ripristinare ed ampliare le connessioni territoriali
Elementi di interesse paesaggistico (cfr Carta dei Valori)	Disciplina dei pastini e dei pendii rimodellati a terrazzi Doline Vedette, belvederi e visuali di pregio Grotte Geositi Percorsi di interesse (cfr. con Sistema della mobilità)		**1.** Salvaguardia delle doline in quanto elementi costitutivi del paesaggio carsico **2.** Salvaguardia di vedute, vedette esistenti e visuali di pregio **3.** Salvaguardia e miglioramento della fruibilità delle grotte carsiche e dei geositi, preservandone la condizione geologica, floristica e faunistica; **4.** Miglioramento della fruibilità dei percorsi per il tempo libero **5.** Riattivazione degli usi agricoli sul paesaggio a pastini (costiero e periurbano)	**1.1** Individuazione e tutela delle doline attraverso l'inedificabilità con le modalità indicate nelle norme dello studio geologico **2.1** Favorire il recupero di belvedere e vedette attraverso specifica normativa **2.2** Individuazione delle visuali di pregio **3.1** Supportare la fruibilità delle grotte e dei geositi attraverso interventi che non alterino l'ecosistema che le caratterizza (NTA e norme dello studio geologico) **4.1** Salvaguardia e rafforzamento della rete dei percorsi esistenti, in particolare di quelli che vanno dal Carso al mare **4.2** Predisposizione di normativa per la fruibilità dei Percorsi lungo la linea di costa **5.1** Consentire le attività agricole sul versante pastinato del Flysch, con recupero dell'accessibilità **5.2** Definizione di criteri per gli interventi sui pastini che garantiscano la tutela attiva del paesaggio **5.3** Limitare l'uso residenziale dei pastini e migliorare l'inserimento paesaggistico nelle zone esistenti

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
SISTEMA INSEDIATIVO articolato in: **Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici** Carta dei Valori: Aree a rischio archeologico	Centro storico (A0) Nuclei di interesse ambientale di tipo A di S. Croce, Prosecco, Contovello (A2) Zone soggette a ristrutturazione edilizia (A3) Centro urbano di pregio ambientale (B0) Porto Vecchio (B0.PV - B0.PV.1 - B0.PV2 G1a.PV - L1c5) Borghi originari carsici e periurbani (B0b) Ville e palazzi di pregio storico-architettonico Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale Allegato alle Norme di attuazione: Aree a rischio archeologico	- Centro storico - Nuclei di interesse ambientale e storico - Borghi originari carsici e periurbani - Edifici singoli di pregio e di interesse storico, artistico e architettonico	**1.** Salvaguardia del patrimonio storico-architettonico esistente e valorizzazione dello stesso **2.** Recupero e riqualificazione del patrimonio storico architettonico esistente di Porto Vecchio **2.1** Mantenimento del rapporto tra edificato e il tessuto storico del Porto Vecchio **2.2** Collegamento con il centro storico dell'ambito di Porto Vecchio anche quale "quarto borgo" in continuazione del Centro Storico **2.3** Realizzare in Porto Vecchio un insediamento ad alta sostenibilità ambientale	**1.1** Articolazione dell'ambito della conservazione in zone specifiche graduate in relazione al tipo di intervento previsto **1.2** Estensione dell'area individuata come centro storico prevedendo la redazione di un nuovo PP (zone A0) **1.3** Previsione di specifiche norme di tutela per le nuove zone accorpate all'area del centro storico fino all'adozione del nuovo PP **1.4** Previsione di norme di dettaglio per la tutela dei borghi carsici che non hanno un PP vigente (zone B0b) **1.5** Previsione di redazione di PP per le zone A2, nuclei di interesse ambientale di borghi carsici, con ridelimitazione del perimetro di PP basato sul riconoscimento delle caratteristiche dei nuclei antichi e redazione del PP secondo indirizzi progettuali definiti nelle NTA **2** Prevedere un'azione di rigenerazione urbanistica sostenibile per l'ambito di Porto Vecchio attraverso un'azione sinergica tra Regione, Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale e Comune **2.1** Prevedere interventi edilizi che rispettino l'impianto insediativo dello storico scalo portuale commerciale secondo un progetto unitario indicato nella Scheda Progetto da considerare quale elemento invariante nella sua impostazione **2.2** Prevedere la possibilità di limitati ampliamenti volumetrici secondo le indicazioni contenute nella Scheda progetto da considerarsi quali elementi invarianti **2.3** Ammettere la sostituzione degli edifici "non coerenti" con i valori storico-architettonici del Porto Vecchio secondo una ricognizione del valore degli edifici e dello stato di degrado e in base agli allineamenti previsti nella Scheda progetto da considerare invarianti **2.4** Conferma delle destinazioni d'suo già ammesse in Porto Vecchio con residualità della funzione portuale commerciale. Individuazione delle classificazioni di zona più coerenti con il valore del tessuto edificato esistente e delle categorie d'intervento più adeguate alla tutela dell'ambito di Porto Vecchio **2.5** Realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria, per la porzione di PV che si estende dal magazzino 26 alla città, quale elemento al quale subordinare la realizzazione di interventi di rilievo da parte di soggetti pubblici e privati **2.6** Predisposizione di uno Studio /Progettazione delle aree scoperte e dei criteri di indirizzo per il recupero dei prospetti degli edifici tutelati **2.7** Consentire l'insediamento di funzioni diversificate (preferibilmente con carichi urbanistici e ambientali simili) da verificare progressivamente sotto il profilo della sostenibilità paesaggistico-ambientale urbanistica e viabilistica **2.8** Escludere l'insediamento di funzioni non compatibili con lo sviluppo e il recupero del patrimonio esistente (quali industria pesante o insalubre, ecc.) da considerare quale elemento invariante **2.9** Prevedere la destinazione residenziale come componente essenziale per garantire una presenza stabile di persone, in funzione complementare con le altre presenti funzioni dell'ambito **2.10** Stabilire quote progressive di attuazione della componente residenziale tali da non squilibrare l'assetto complessivo della città, in funzione dello sviluppo delle altre attività in Porto Vecchio e correlate alla capacità insediativa del PRGC e delle dotazioni di aree standard per servizi e attrezzature pubbliche. **2.11** Favorire l'insediamento di attività ad alto contenuto tecnologico con particolare riguardo alle tecnologie abilitanti e alla sfera dell'ICT attraverso la predisposizione del Piano delle dismissioni da parte l'azione del Consorzio URSUS previsto dall'Accordo di programma **2.12** Sostenere l'insediamento di attività legate alla sfera delle industrie culturali e creative a sostegno del comparto turistico e del sistema museale in fieri attraverso la predisposizione del Piano delle dismissioni da parte l'azione del Consorzio URSUS previsto dall'Accordo di programma **2.13** Previsione di norme per la sostenibilità degli interventi, anche con riferimento all'efficientamento energetico degli edifici **2.14** Individuazione di interventi per favorire forme di mobilità pubblica e privata sostenibile all'interno dell'ambito di Porto Vecchio attraverso forme di TPL innovative e a basso impatto ambientale e paesaggistico. **2.15** La previsione di nuovo collegamento funicolare che interessa aree esterne all'ambito di Porto Vecchio dovrà essere oggetto di trasposizione nel livello operativo del PRGC solo a seguito della predisposizione di uno Studio di fattibilità tecnico economica e previa puntuale valutazione paesaggistico-ambientale (D-Lgs 42/04, D.Lgs 152/06 e DPR 357/97) e di adeguamento al PPR

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
SISTEMA INSEDIATIVO articolato in: **Aree della conservazione dei caratteri storico-architettonici**	Centro storico (A0) Nuclei di interesse ambientale di tipo A di S. Croce, Prosecco, Contovello (A2) Zone soggette a ristrutturazione edilizia (A3) Centro urbano di pregio ambientale (B0) Porto Vecchio (B0.PV - B0.PV.1 - B0.PV2 G1a.PV - L1c5) Borghi originari carsici e periurbani (B0b) Ville e palazzi di pregio storico-architettonico Ville ed edifici di interesse storico-testimoniale	- Centro storico - Nuclei di interesse ambientale e storico - Borghi originari carsici e periurbani - Edifici singoli di pregio e di interesse storico, artistico e architettonico	**3.** Salvaguardia dei caratteri insediativi e testimoniali degli edifici e dei quartieri di interesse storico-testimoniale-architettonico	**3.1** Individuazione cartografica degli edifici di pregio e di interesse storico-artistico e architettonico e loro tutela, così come previsto dalle NTA
			4. Rivitalizzazione socio-economica del centro storico	**4.1** Articolazione delle destinazioni d'uso e modifica del numero delle unità immobiliari, ai fini del mantenimento della residenzialità e delle altre attività nel centro storico **4.2** Ampliamento dell'offerta turistica e insediamento di attività del terziario nelle aree residenziali **4.3** Mantenimento dei servizi e delle attrezzature a scala urbana e territoriale **4.4** Insediamento di attività del terziario e del terziario avanzato in particolare negli edifici dimessi
			5. Miglioramento della vivibilità del centro storico, anche attraverso l'incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali	**5.1** Riutilizzo di contenitori dismessi o sottoutilizzati, anche con destinazione a parcheggio **5.2** Incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali
			6. Miglioramento dei caratteri paesaggistici e ambientali, anche attraverso la sostituzione di parti di edifici o di interi edifici incongrui	**6.1** Consentire la sostituzione e/o trasformazione di parti di edifici o di interi edifici incongrui rispetto al contesto e ai suoi caratteri edilizi e insediativi
			7. Semplificazione delle procedure di intervento	**7.1** Semplificazione delle procedure di intervento, ampliando le possibilità di ricorso allo strumento diretto
Carta dei Valori: Aree a rischio archeologico	Allegato alle Norme di attuazione: Aree a rischio archeologico		**6,** Miglioramento della qualità e messa a sistema dei servizi	**8.1** Riorganizzazione e messa a sistema delle aree per servizi attraverso il mantenimento dei servizi e attrezzature a scala urbana e territoriale **8.2** Individuazione degli ambiti dei Centri di quartiere, ai fini di consolidare ed estendere i luoghi pubblici e i servizi e di consentire la realizzazione di progetti pubblici unitari
			9. Miglioramento delle prestazioni ambientali ed energetiche di spazi aperti ed edifici	**9.1** Definizione di norme per migliorare le prestazioni ambientali degli spazi aperti
			10. Tutela delle aree a rischio archeologico non vincolate	**10.1** Individuazione cartografica e definizione di norme a tutela del rischio archeologico

COMPONENTI del **PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)**	**PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)**	**FONTI ANALITICHE** e **COMPONENTI**	**OBIETTIVI**	**STRATEGIE** e **AZIONI**
Aree della riqualificazione e trasformazione	Città degli oggetti 1, 2, 3, 4 (Bo) Città dei giardini 1, 2, 3 (Bg) Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica Città degli orti (Bg) Nuova città dei giardini (C) Verde privato (V) Zone direzionali (I) Zone miste commerciali, direzionali e ricettive (O1) Campi per nomadi (O2)	- Zone di completamento: la città degli oggetti la città dei giardini la città degli orti - Zone di espansione : la nuova città dei giardini - Servizi ed attrezzature collettive (Zone S) - Zone I - Zone miste commerciali, direzionali e ricettive (O1 - Campi per nomadi (O2)	**1.** Riduzione del consumo di suolo **2.** Trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **3.** Salvaguardia e miglioramento dei caratteri paesaggistici e ambientali dello spazio urbano e degli edifici **4.** Miglioramento delle prestazioni energetiche degli edifici **5.** Miglioramento delle reti tecnologiche e delle infrastrutture **6.** Messa a sistema degli spazi aperti **7.** Salvaguardia del principio insediativo di edifici isolati sul lotto con orti o giardini in quanto rappresentativo di elevate valenze ambientali e paesaggistiche di parte dello spazio urbano **8.** Contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo **9.** Miglioramento della dotazione e della qualità degli spazi destinati a servizi **10.** Miglioramento della vivibilità, anche attraverso l'incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali **11.** Salvaguardia del sistema delle attività commerciali al dettaglio **12.** Salvaguardia della presenza di poli terziari che testimoniano la storia economica e sociale della città **13.** Commistione di funzioni, in alcune zone della città (zone O1), per innescare la trasformazione di parti urbane significative e rispondere alla necessità di servizi e attrezzature a scala urbana o di quartiere, favorendo le dinamiche economiche **14.** Semplificazione delle procedure di intervento **15.** Insediamento di attività legate allo sviluppo tecnologico/scientifico in aree e contenitori dismessi **16**. Completamento delle parti di territorio già edificate	**1.1** Contenimento del consumo di suolo attraverso la ridefinizione del perimetro delle aree edificabili **1.2** Individuazione di aree dismesse o parzialmente dismesse ove consentire operazioni di riuso e ristrutturazione edilizia e urbanistica, così come previsto nelle Schede progetto allegate alle NTA (Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, Ambiti di riqualificazione urbana 1), cfr. anche Aree della grande trasformazione di seguito descritte **1.3.** Riutilizzo di aree e contenitori dimessi, anche per la realizzazione di parcheggi **2.1** Individuazione di parti di città e di borghi carsici che necessitano di operazioni di sostituzione e ristrutturazione urbanistica, ove consentire articolate operazioni di natura urbanistico-edilizia allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche, sia la dotazione di spazi aperti, servizi e attrezzature pubbliche e di uso pubblico, così come nelle Schede di progetto allegate alle NTA (Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, A**ree della riqualificazione urbana 1**), cfr. anche Aree della grande trasformazione di seguito descritte **3.1** Riconoscimento delle condizioni insediative specifiche che caratterizzano le differenti parti di città, definizione di indici e parametri a partire dai caratteri fisici dell'edificato **3.2** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona (NTA) **4.1** Individuazione di aree di sostituzione e ristrutturazione urbanistica, ai fini di consentire la realizzazione di parti di città rinnovate e con alte prestazioni ambientali, così come nelle Schede di progetto allegate alle NTA (Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica), cfr. anche Aree della grande trasformazione di seguito descritte **5.1** Adeguamento delle reti tecnologiche esistenti e delle infrastrutture nei progetti di trasformazione, sostituzione e ristrutturazione urbanistica, così come previsto nelle Schede progetto allegate alle NTA (Aree della sostituzione e ristrutturazione urbanistica, Ambiti di riqualificazione urbana 1, Zone C: "nuova città dei giardini"), cfr anche Aree della grande trasformazione di seguito descritte **6.1** Ridefinizione dei limiti delle aree urbanizzate ed edificate, escludendo la chiusura dei varchi esistenti (spazi liberi) tra zone edificate e l'interruzione dei corridoi ecologici **6.2** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona dell'ambito (NTA) **6.3** Ridefinizione del perimetro delle aree edificabili con l'esclusione di espansioni sulle zone dei Presidi ambientali e corridoi ecologici, sulle zone agricole E4.2 e sugli elementi di carattere paesaggistico **7.1** Consolidamento il principio insediativo di edifici isolati su lotto con orto e giardino attraverso il mantenimento degli spazi aperti e delle caratteristiche del costruito esistente (NTA) **8.1** Definizione di parametri urbanistico-ecologici quali Rapporto di permeabilità (Rp), Densità arborea (DA) e Densità arbustiva (DAR) per ogni singola zona dell'ambito (NTA) **9.1** Riorganizzazione e messa a sistema delle aree per servizi **9.2** Mantenimento dei servizi e attrezzature a scala urbana e territoriale **9.3** Individuazione degli ambiti dei Centri di Quartiere, ai fini di consolidare ed estendere i luoghi pubblici e i servizi e di consentire la realizzazione di progetti pubblici unitari così come previsto nelle NTA **9.4** Implementazione della rete di percorsi di connessione agli spazi pubblici dei Centri di Quartiere e ai grandi spazi aperti **9.5** Insediamento di attività del terziario e del terziario avanzato in particolare negli edifici dimessi **10.1** Riutilizzo di aree e contenitori dimessi, anche per la realizzazione di parcheggi **10.2** Incremento della dotazione di parcheggi pertinenziali **10.3** Implementazione della rete di percorsi di connessione agli spazi pubblici dei Centri di Quartiere e ai grandi spazi aperti **11.1** Previsione della destinazione d'uso commerciale al dettaglio di vicinato nelle zone B, C, I, O1 **12.1** Individuazione di specifica zona urbanistica (zone I) a conferma della valenza di centralità di tali attività con la previsione della possibilità di ampliare gli usi consentiti **13.1** Individuazione di specifica zona urbanistica (zona O1) con la previsione nelle NTA della possibilità di insediare una molteplicità di funzioni **14.1** Semplificazione delle procedure di intervento con ricorso all'intervento diretto in tutte le zone per le trasformazioni di carattere edilizio **15.1** Previsione nelle NTA della possibilità di localizzare attività direzionali e di ricerca scientifica in tutte le zone B, C, I, O1 **16.1** Individuazione delle possibilità di completamento delle parti edificate attraverso la definizione di indici e parametri a partire dai caratteri fisici dell'edificato esistente

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	**PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)**	**FONTI ANALITICHE e COMPONENTI**	**OBIETTIVI**	**STRATEGIE e AZIONI**
SISTEMA DELLA PRODUZIONE, DELLE ATTIVITA' MARITTIME, DEL GRANDE COMMERCIO, DELLA RICERCA E DEL TURISMO è articolato in: **<u>Ambito della produzione, della logistica, del grande commercio e della ricerca</u>**	**<u>Aree produttive e artigianali</u>** Piano territoriale infraregionale Zone per attività produttive, industriali ed artigianali di interesse regionale (D1.1) Zone per insediamenti industriali ed artigianali (D1.3 **e** D3) Zone per attività di trattamento rifiuti (D3a) Zone per attività estrattive (D4) **<u>Aree delle attività marittime e della logistica</u>** Porto nuovo (L1a) Zone di interscambio merci (N1) **<u>Aree del commercio</u>** Zone commerciali di interesse comunale e comprensoriale (H3) Zone commerciali destinate a grandi strutture di vendita (Hc) **<u>Aree per la ricerca</u>** Zone per la ricerca scientifica e tecnologica (P)	- Le attività marittime - Le aree del commercio - Le aree della ricerca - Le aree della logistica - Le aree della produzione - Le aree per servizi e attrezzature	**1.** Consolidamento e sviluppo delle attività portuali e logistiche **2.** Consolidamento e riqualificazione delle zone produttive esistenti **3.** Sviluppo del modello di organizzazione produttiva per "distretti industriali" (filiere produttive all'interno di ambiti comprendenti una pluralità di usi e funzioni) **4.** Maggiore ricaduta della ricerca sul sistema delle imprese locali, migliorando l'integrazione del sistema della ricerca con i sistemi insediativo e della produzione **5.** Implementazione della "strada della conoscenza e dell'innovazione", ossia di un sistema di aree di ricerca che dall'altipiano si estenda anche alla città capoluogo **6.** Multifunzionalità di grandi aree e contenitori dismessi e sottoutilizzati **7.** Controllo dei rischi derivanti dall'insediamento di nuovi impianti industriali **8.** Semplificazione delle procedure di attuazione degli interventi **9.** Regolamentazione della collocazione delle attività commerciali in relazione a criteri di accessibilità e impatto viabilistico sul contesto **10.** Sviluppo di attività economiche a impatto contenuto **11.** Individuazione di siti idonei allo smaltimento di inerti	**1.1** Assunzione delle previsioni di sviluppo previste dal Piano Regolatore del Porto, con particolare in riferimento alle attività logistiche **2.1** Definizione di disposizioni relative ad articolazione di funzioni, inserimento nel sistema ambientale, miglioramento delle prestazioni ambientali di edifici e aree, funzionamento del sistema infrastrutturale, come specificato nella Scheda progetto allegata alle NTA (Via Flavia, per la parte relativa alla Zona industriale di interesse regionale Ezit) **2.2** Nell'ambito delle aree localizzate sul fronte mare, individuazione di corridoi ecologici ai fini del rafforzamento del sistema ambientale **2.3** Definizione di misure di riqualificazione di via Flavia come asse urbano di interfaccia tra le aree produttive e la città come specificato nella Scheda progetto allegata alle NTA **3.1.** Previsione, nelle zone produttive D1.1, D1.3 **e** D3, di una molteplicità di funzioni complementari a quelle produttive primarie anche ai fini del rafforzamento di un'organizzazione territoriale di carattere distrettuale **4.1** Previsione della possibilità di localizzare attività direzionali e di ricerca scientifica in differenti zone urbanistiche (NTA) **4.2** Previsione, nelle aree produttive D1.1, D1.3 **e** D3, di una molteplicità di funzioni complementari a quelle produttive primarie, anche ai fini del rafforzamento delle relazioni tra produzione e ricerca (NTA) **4.3** Previsione, come specificato nelle Aree della grande trasformazione, della possibilità di localizzare attività direzionali e di ricerca scientifica **4.4** Previsione, come specificato nelle Aree della grande trasformazione (in particolare nelle ex caserme), della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso **5.1** Individuazione della "strada della conoscenza e dell'innovazione" come elemento strutturante del Piano (cfr. Piano Struttura) **5.2.** Conferma delle aree destinate alla ricerca esistenti e razionalizzazione dei loro ampliamenti (zone P) **6.1** Previsione della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso nelle grandi aree e contenitori dismessi, come specificato nelle Scheda progetto allegate alle NTA e nelle Aree della grande trasformazione **7.1** Esclusione, sull'intero territorio comunale, della localizzazione di nuovi impianti industriali a rischio di incidente rilevante (di cui al Decreto Lgs. 334/99, cosiddetto "Legge Seveso") **8.1** Semplificazione delle procedure di intervento nelle aree per la ricerca esistenti attraverso l'eliminazione della previsione di PA **9.1** Conferma, razionalizzazione e sviluppo delle zone commerciali in zone adeguatamente servite dalle infrastrutture **10.1** Previsione, come specificato anche nelle Aree della grande trasformazione, della possibilità di localizzare attività commerciali a impatto contenuto **11.1** Localizzazione di siti da dedicare ad attività per lo smaltimento di inerti in luoghi idonei e **11.1** sposizione di specifica normativa nelle NTA (D3a)

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
Ambito del turismo e dell'affaccio urbano a mare e della portualità allargata	**Aree del turismo** Zone turistico-ricettive marine (G1a) Zone balneari turistiche (G1b) Zone balneari della costiera (G1c) Zone turistico-ricettive del Carso (G1d) Zone turistiche per i campeggi (G1e) **Aree dell'affaccio urbano a mare** Porto urbano – rive (L1b) Porto Vecchio (L1c1 - L1c2 - L1c3 - L1c4, L1c5) Zone portuali di interesse comunale (L2)	- Le attività marittime e portuali - Le aree e le attività turistiche - Rilievi sul campo	**1.** Forme di sviluppo e competitività a basso impatto nel settore del turismo (ridotto consumo di suolo, elevata accessibilità) **2.** Sviluppo di attività legate al turismo nautico-balneare e crocieristico, culturale e congressuale **3.** Implementazione di collegamenti e connessioni ambientali tra la città capoluogo, l'altipiano e il mare **4.** Valorizzazione del territorio carsico e delle sue peculiarità **5.1** Recupero del Porto Vecchio 5.2 Valorizzazione delle attività associativo-sportive tese alla fruizione del mare 5.3 Riconoscimento del legame mare-città 5.4 Sviluppo del traffico passeggeri 5.5 Valorizzazione delle attività nautiche -diportistiche	*Per rafforzare e riqualificare le attività turistiche costiere e dell'altipiano* **1.1** Previsione della possibilità di insediare attività alberghiere anche nelle zone residenziali e miste (NTA) **1.2** Conferma delle attività turistiche e ricettive in zone adeguatamente accessibili **1.3** Previsione dello sviluppo di sistemi di trasporto a basso impatto e alternativi (tram, metropolitana, itinerari ciclabili) **2.1** Individuazione delle aree di affaccio urbano al mare con specifiche vocazioni turistiche (G1a, G1b, G1c, L1b, L1c, L2) **2.2** Previsione della possibilità di insediare attività turistiche e ricettive anche negli edifici dimessi **2.3** Predisposizione per la riva di Barcola di una Scheda di progetto, con la previsione della possibilità di ampliare gli spazi per la balneazione e di collocare attività commerciali e di servizio **3.1** Nell'ambito delle aree localizzate sul fronte mare, individuazione di corridoi ecologici ai fini del rafforzamento del sistema ambientale e della riconnessione con la città (cfr. Piano Struttura e zonizzazione) **3.2** Previsione di un sistema di percorsi di connessione tra mare e Carso **3.3** Previsione di un sistema di collegamenti via mare che riutilizzino gli approdi esistenti **3.4** Predisposizione di normativa per la fruibilità dei percorsi lungo la linea di costa **4.1** Conferma di zone turistiche e ricettive sull'altipiano carsico in zone adeguatamente accessibili **4.2** Consolidamento dell'agricoltura "multifunzionale" (produzione, vendita diretta, agriturismo, attività sociali e scientifiche), ai fini della valorizzazione del territorio carsico (NTA) **5.1** Previsione dell'insediamento in Porto Vecchio di una molteplicità di funzioni compatibili sia con le attività turistiche legate al mare, sia con l'uso urbano 5.2 Puntuale riconoscimento delle attività insediate a conferma dei contenuti del PRP 5.3 Mantenimento dell'accessibilità degli spazi di accesso al mare (passeggiate, etc) 5.4 Conferma delle previsioni del PRP con particolare riferimento al traffico passeggeri per l'area del Adriaterminal, previa valutazione di ulteriori ipotesi di accessibilità all'area anche mediante ilo sviluppo del nuovo collegamento a fune 5.5 In coerenza con il PRP sviluppo dei poli per il diporto

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Zonizzazione e NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
SISTEMA DELLE ATTREZZATURE E DEGLI SPAZI COLLETTIVI articolato in: **Centralità a scala urbana e territoriale**	Sono i servizi della "città capoluogo", ossia i grandi attrattori di interesse territoriale con funzione amministrativa, religiosa, culturale, universitaria, didattica e sanitaria, in particolare: - attrezzature per la viabilità ed i trasporti (S1) - attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura (S2) - attrezzature per l'istruzione (S3) - attrezzature per l'assistenza e la sanità (S4) - attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto (S5) - servizi tecnologici (S6)	- Servizi e attrezzature collettive - Rilievo di luoghi centrali e di quartiere	**1.** Rafforzamento delle centralità individuate e consolidamento della città come "città capoluogo" **2.** Miglioramento dell'accessibilità e ampliamento della possibilità di sosta e parcheggio **3.** Semplificazione delle procedure di attuazione degli interventi **4.** Riqualificazione del Porto Vecchio	**1.1** Classificazione dei servizi e attrezzature a scala territoriale con l'obbligo di mantenimento dell'ubicazione **2.1** Individuazione di nuove aree di parcheggio a servizio alle principali attrezzature **2.2** Miglioramento dell'accessibilità attraverso la previsione di interventi (cfr. Sistema della mobilità) **3.1** Semplificazione delle procedure di intervento con ricorso all'intervento diretto in tutti i casi che non prevedano deroghe agli indici urbanistici **3.2** Possibilità di realizzazione di servizi da parte di soggetti privati, previa predisposizione di convenzione che assicuri la modalità di gestione e l'utilizzo pubblico dei servizi realizzati (NTA) **4.1** Individuazione di un polo congressuale e museale
Attrezzature e servizi alla scala urbana e residenziale	Sono i servizi di interesse urbano e residenziale con funzione amministrativa, religiosa, culturale, didattica e sanitaria, ricompresi in tutti i sistemi in particolare: - attrezzature per la viabilità ed i trasporti (S1) - attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura (S2) - attrezzature per l'istruzione (S3) - attrezzature per l'assistenza e la sanità (S4) - attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto (S5) - servizi tecnologici (S6)	- Servizi e attrezzature collettive - Rilievo di luoghi centrali e di quartiere	**1.** Rafforzamento delle centralità a scala urbana e residenziale a consolidamento dell'idea di città policentrica **2.** Miglioramento dell'accessibilità e ampliamento della possibilità di sosta e parcheggio **3.** Semplificazione delle procedure di attuazione degli interventi **4.** Riqualificazione del Porto Vecchio	**1.1** Individuazione dei servizi e attrezzature a scala urbana e residenziale. **2.1** Individuazione di nuove aree di parcheggio a servizio alle principali attrezzature **2.2** Miglioramento dell'accessibilità attraverso la previsione di interventi (cfr. Sistema della mobilità) **2.3** Previsione di un sistema di collegamento capillare attraverso la riattivazione di due reti ferroviarie sottoutilizzate **2.4** Ammissione in tutte le aree per servizi della realizzazione di parcheggi stanziali o di pertinenza di attività diverse, se in eccedenza rispetto allo standard dovuto per il servizio insediato e purché sia mantenuta la superficie a servizio prevista **3.1** Semplificazione delle procedure di intervento con ricorso all'intervento diretto in tutti i casi che non prevedano deroghe agli indici urbanistici **3.2** Possibilità di realizzazione di servizi da parte di soggetti privati, previa predisposizione di convenzione che assicuri la modalità di gestione e l'utilizzo pubblico dei servizi realizzati (NTA) **3.4** Possibilità della modifica di classe nell'ambito della stessa categoria di servizi **4.1** Localizzazione di un'area ludico sportiva nel comprensorio del Porto vecchio
Centri di quartiere	Sono i servizi individuati come centralità di quartiere, in particolare: - attrezzature per la viabilità ed i trasporti (S1) - attrezzature per il culto, la vita associativa e la cultura (S2) - attrezzature per l'istruzione (S3) - attrezzature per l'assistenza e la sanità (S4) - attrezzature per il verde, lo sport e gli spettacoli all'aperto (S5)	- Servizi e attrezzature collettive - Rilievo di luoghi centrali e di quartiere	**1.** Riqualificazione di spazi e percorsi di uso pubblico, strade commerciali del centro città e connessioni tra le attrezzature dei quartieri **2.** Connessione, implementazione e consolidamento delle centralità esistenti **3.** Miglioramento della fruibilità degli spazi aperti e dei percorsi di connessione tra i servizi **4.** Miglioramento dell'accessibilità e ampliamento della possibilità di sosta e parcheggio	**1.1** Individuazione degli ambiti dei Centri di Quartiere, ai fini di consolidare ed estendere i luoghi pubblici e i servizi **1.2** Definizione di indirizzi per progetti unitari di opere pubbliche di riqualificazione estesi agli interi ambiti dei Centri di Quartiere, così come specificato nelle Schede progetto allegate alle NTA **2.1** Definizione di misure atte a implementare la rete di percorsi di connessione tra gli spazi pubblici e di uso pubblico dei Centri di Quartiere e tra questi e i grandi spazi aperti limitrofi **3.1.** Miglioramento della fruibilità come specificato nelle Schede progetto dei Centri di Quartiere allegate alle NTA **4.1.** Previsione di un sistema di collegamento capillare attraverso la riattivazione di due reti ferroviarie sottoutilizzate **4.2.** Previsione di una rete di itinerari ciclabili urbani di connessione tra le centralità di quartiere **4.3** Previsione di nuove aree per parcheggi

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (Tav sistema della mobilità, Zonizzazione, NTA)	FONTI ANALITICHE e COMPONENTI	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
SISTEMA DELLA MOBILITA' si articola in: Collegamenti marittimi Assi di penetrazione Grande viabilità Ipotesi metropolitana leggera Ipotesi tram o similari Parcheggi di attestamento Parcheggi di interscambio Assi delle centralità Zone ferroviarie Gallerie di progetto Ipotesi di connessione Porto Vecchio-Campo Marzio Itinerari ciclabili (urbani)	**Strade** - Autostrada - Extraurbane - Locale interzonale **Strade di progetto ed allargamenti** - Allargamento sede stradale - Strada di progetto **Parcheggi** - Parcheggi interrati - Parcheggi di superficie **Ferrovie** - Linee ferroviarie **Percorsi di interesse paesaggistico-ricreativo** - Percorsi pedonali - Itinerari ciclo-pedonali **Fasce di rispetto** - Fasce di rispetto della ferrovia - Fasce di rispetto stradale **Zone** - Aree riservate alla viabilità (Z1) - Zone ferroviarie (Z2) - Parcheggi ed autorimesse (ZP)	- Collegamenti marittimi - Assi di penetrazione - Grande viabilità - Parcheggi interscambio - Collegamenti su rotaia - Centri di Quartiere	**1.** Sviluppo di modalità di trasporto su mezzi innovativi ad alta capacità **2**. Incremento degli spazi dedicati alla mobilità pedonale e ciclabile **3.** Sviluppo di collegamenti di area vasta **4.** Miglioramento dell'accessibilità alle attrezzature e servizi alla scala urbana e territoriale **5.** Individuazione di nodi di scambio tra aree di sosta e sistemi di trasporto pubblico **6**. Ampliamento dell'offerta di parcheggi **7.** Esclusione della costruzione sul territorio comunale di infrastrutture di trasporto qualora comportino impatti non sostenibili sull'ecosistema	**1.1** Previsione del riuso delle ferrovie esistenti come tracciati e sistemi per il trasporto urbano **1.2** Adeguamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate come assi del trasporto urbano - tram o similari **1.3** Previsione di estensione della linee del trasporto urbano su ferro (tram o similari) anche alle aree centrali della città e del Porto Vecchio **1.4** Previsione di nuovo collegamento funiviario Trieste - Porto Vecchio - Carso, anche quale possibile soluzione intermodale a servizio del previsto polo passeggeri nell'Area AdriaTerminal. che dovrà essere oggetto di trasposizione nel livello operativo del PRGC solo a seguito della predisposizione di uno Studio di fattibilità tecnico economica e previa puntuale valutazione paesaggistico-ambientale (D-Lgs 42/04, D.Lgs 152/06 e DPR 357/97) e di adeguamento al PPR **2.1** Previsione di una rete di spazi pedonali e di itinerari ciclabili (in coerenza con il Piano Generale del Traffico Urbano) che ampli e completi i tratti esistenti **2.2** Individuazione dei Centri di Quartiere come luoghi privilegiati per l'estensione di spazi pedonalizzati **3.1** Previsione di una rete di itinerari ciclabili e cicloturistici estesi oltre l'ambito urbano **3.2** Previsione di estensione delle linee del trasporto urbano su ferro (metropolitana leggera o similari) anche oltre l'ambito urbano (Piano Struttura e Piano Struttura d'area vasta) **4.1.** Definizione di uno schema di funzionamento del sistema stradale che preveda una precisa gerarchizzazione dei principali assi **4.2** Implementazione del sistema dei parcheggi di attestamento, disposti a corona delle aree centrali e dei grandi attrattori **4.3** Previsione di allargamenti stradali nei punti di maggiore criticità **5.1** Localizzazione di parcheggi scambiatori in corrispondenza dei principali assi viari di penetrazione e/o in corrispondenza dei nodi del trasporto pubblico **6**.**1** Adeguamento della dotazione di parcheggi pertinenziali all'aumento delle unità abitative **6.2** Previsione di nuovi parcheggi di relazione **7.1** Esclusione di previsioni di nuove linee ferroviarie ad alto impatto ambientale, qualora comportino effetti non sostenibili sull'ecosistema carsico e sui fenomeni carsici ipogei ed epigei

COMPONENTI del PIANO STRUTTURA a SCALA COMUNALE (Piano Struttura, Carta dei Valori)	PIANO OPERATIVO: SOTTOSISTEMI E ZONE (zonizzazione e NTA)	DENOMINAZIONE	OBIETTIVI	STRATEGIE e AZIONI
Aree della grande trasformazione	**Aree della grande trasformazione**	**Campo Marzio**	**1.** Riduzione del consumo di suolo attraverso la trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **2.** Riqualificazione e valorizzazione di un'area di valenza strategica all'interno dell'ambito delle Rive, attraverso la localizzazione di attrezzature e servizi alla scala urbana e territoriale **3.** Connotazione dell'area attraverso l'insediamento di una pluralità di funzioni **4.** Miglioramento delle reti tecnologiche e della dotazione di infrastrutture e spazi di parcheggio **5.** Ripristino dell'affaccio della città sul mare relativamente alla parte terminale delle Rive	**1.1** Riutilizzo di un'area parzialmente dimessa e dotata di potenziali di sviluppo, attraverso consistenti operazioni di natura urbanistico-edilizia (sostituzione e ristrutturazione urbanistica), allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche sia la dotazione di spazi aperti, servizi e attrezzature pubbliche **2.1** Previsione, nella Scheda progetto allegata alle NTA, di un ambito specifico per la localizzazione di servizi e attrezzature e per il potenziamento del polo museale **3.1** Previsione della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso, con lo scopo di costituire una parte di città complessa e una nuova centralità urbana **4.1** Previsione della trasformazione dell'area in un luogo di scambio intermodale tra differenti sistemi della mobilità: ferro, gomma, pedonale, attraverso: - la previsione di un parcheggio sotterraneo - la previsione di connessioni pedonali e ciclabili tra l'area e l'intorno **4.2** Previsione di miglioramento dell'accessibilità attraverso l'adeguamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate come assi del trasporto urbano - tram o similari (cfr. Piano Struttura e Tav. Sistema della mobilità) **5.1** Previsione, nella Scheda progetto allegata alle NTA, di percors e sistemi di spazi che assicurino la relazione con il fronte mare
		Ex Caserma di Banne	**1.** Riduzione del consumo di suolo attraverso la trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **2.** Connotazione dell'area attraverso l'insediamento di una pluralità di funzioni **3.** Miglioramento delle reti tecnologiche e della dotazione di infrastrutture **4.** Maggiore ricaduta della ricerca sul sistema delle imprese locali, migliorando l'integrazione del sistema della ricerca con i sistemi insediativo e della produzione **5.** Implementazione della "strada della conoscenza e dell'innovazione", ossia di un sistema di aree di ricerca che dall'altipiano si estenda anche alla città capoluogo	**1.1** Riutilizzo di un'area parzialmente dimessa (ex caserma) e dotata di potenziali di sviluppo, attraverso consistenti operazioni di natura urbanistico-edilizia (sostituzione e ristrutturazione urbanistica, riutilizzo degli edifici esistenti), allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche sia la dotazione di spazi aperti, servizi ed attrezzature pubbliche **2.1** Previsione, nella Scheda progetto allegata alle NTA, della possibilità di localizzare un'articolata serie di destinazioni d'uso, con lo scopo di costituire una parte di città complessa e con alte prestazioni ambientali, riconnessa al contesto anche attraverso il potenziamento di servizi e attrezzature di relazione con il borgo limitrofo **3.1** Adeguamento delle reti tecnologiche e delle infrastrutture esistenti **3.2.** Adeguamento della viabilità di accesso, in relazione alle dimensioni dell'intervento **4.1** Previsione della possibilità di localizzare attività di ricerca scientifica e attività legate all'artigianato di produzione, al fine di rafforzare e arricchire le possibilità di scambio e interazione tra produzione, ricerca e territorio **5.1.** Collocazione dell'area all'interno del circuito della "strada della conoscenza e dell'innovazione", come possibile ambito di espansione delle attività di ricerca già presenti sull'altipiano
		Ambito di via Rossetti via Cumano	**1.** Riduzione del consumo di suolo attraverso la trasformazione e riqualificazione di parti di città degradate **2.** Localizzazione di servizi alla scala urbana e residenziale nell'ambito di un progetto multifunzionale **3.** Miglioramento delle reti tecnologiche e della dotazione di infrastrutture	**1.1** Riutilizzo di un sistema di aree parzialmente dismesse (comprendenti anche ex caserme) e dotate di potenziali di sviluppo, attraverso consistenti operazioni di natura urbanistico-edilizia (sostituzione e ristrutturazione urbanistica, riutilizzo degli edifici esistenti), allo scopo di migliorare sia le prestazioni energetiche sia la dotazione di spazi aperti, servizi ed attrezzature pubbliche **2.1** Previsione, attraverso la messa a sistema di una serie di aree (come previsto nella Scheda progetto allegata alle NTA), della creazione di una centralità sia a scala urbana sia di quartiere, in grado di rivitalizzare un ambito individuato come uno degli accessi importanti alla città **2.2** Previsione di una serie articolata di servizi e attrezzature anche in funzione della costituzione di un polo culturale di valore archivistico, museale e bibliografico **3.1** Adeguamento della viabilità di accesso, in relazione alle dimensioni dell'intervento **3.2** Adeguamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti sottoutilizzate come assi del trasporto urbano - tram o similari (cfr. Piano Struttura e Tav. Sistema della mobilità) **3.3** Previsione di un sistema di spazi pedonali e percorsi ciclabili che estendano la rete esistente